SKRZYDLATA POLSKA

NR 28 (888) ● 14. VII. 1968 ● ROK XXIV/XXXVIII ● CENA 2 ZŁ

Na okładce prezentujemy kadr z filmu „Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach”. O filmie tym piszemy na stronach 8 i 9.
Foto: CWF





PASAŻERSKI OLBRZYM IŁ-62 W WARSZAWIE

Na lotnisku Okęcie w Warszawie wylądował w dniu 30 czerwca br. — po raz pierwszy — radziecki odrzutowy samolot pasażerski Ił-62. Jest to jeden z największych pasażerskich samolotów świata. Dowódcą pięcioosobowej załogi czterosilnikowego olbrzyma (nie licząc stewardess) był kapitan Marcelį Tichonow.

Ił-62 zabiera na pokład pasażerski do 186 pasażerów. Samolot ma również dolny pokład — bagażowy. Jego udźwig wynosi 23 tony. Ił-62 rozwija prędkość do 900 km/h i dysponuje zasięgiem ponad 9 tysięcy kilometrów. Może latać na trasach transatlantyckich, na maksymalnej wysokości 13 tysięcy metrów. Długość samolotu wynosi ponad 53 metry, zaś rozpiętość — ponad 42 metry. Posiada on najnowocześniejsze systemy urządzeń nawigacyjnych, pozwalających kontynuować lot nawet w wyjątkowo trudnych warunkach atmosferycznych oraz może wykonywać automatyczne lądowania.

W dniu 15 lipca br. samolot takiego właśnie typu wyruszy ze znakami „Aerofłotu" na trasę Moskwa—Nowy Jork, przez Montreal. Odtąd stale, na razie raz w tygodniu, Ił-62 odlatywać będzie ze stolicy ZSRR w poniedziałki o godz 10.50 czasu moskiewskiego, by po godzinnym postoju w Montrealu wylądować w Nowym Jorku o godz. 16.30 czasu lokalnego. Odloty z Nowego Jorku — w każdy wtorek o godz. 16.20 i przyloty do Moskwy — w środę o godz. 9.30 czasu moskiewskiego.

Foto: M. Kobrzyński

ZMARŁ KONSTRUKTOR SILNIKÓW AI

2 lipca br. zmarł w Moskwie w 65 roku życia wybitny radziecki konstruktor silników lotniczych inż. A. Iwczenko.

A. Iwczenko kierował od 1946 r. pracami biura badawczo-konstrukcyjnego. Pod jego kierownictwem opracowano wiele silników lotniczych tłokowych, turbośmigłowych i turboodrzutowych oznaczonych symbolem AI, od inicjałów konstruktora. Silniki te były i są stosowane w licznych samolotach sportowych, treningowych, gospodarczych, pasażerskich i transportowych oraz — w śmigłowcach. Do nich należą m. in. samoloty: Jak-12, An-14 „Pszczółka", An-10, An-24, Ił-18, Jak-40 oraz śmigłowce: Mi-1, Ka-15, Ka-18.

Silniki tłokowe konstrukcji A. Iwczenki, noszące oznaczenia AI-14R oraz AI-26W (LIT-3), były m. in. produkowane z licencji w Polsce. Można je spotkać w naszych samolotach PZL-101 „Gawron" i PZL-104 „Wilga-35", w śmigłowcach SM-1 i SM-2 oraz w samolotach licencyjnych Jak-12M i Jak-12A.

A. Iwczenko, konstruktor o rozległej wiedzy i talencie, był bardzo skromnym i bezpośrednim człowiekiem. Pozostanie długo w pamięci tych, którzy Go znali.

1000 SKOKÓW WOJCIECHA SOLEŻYŃSKIEGO

Czołowy skoczek Aeroklubu Wrocławskiego, wielokrotny rekordzista krajowy w skokach pojedyńczych i grupowych, reprezentant Aeroklubu PRL na zawodach międzynarodowych, **Wojciech Soleżyński** wykonał 28 czerwca br. na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego w Krośnie 1 000 skok spadochronowy z samolotu. Skok przeprowadzony został w okresie pobytu Wojciecha Soleżyńskiego na zgrupowaniu Spadochronowej Kadry Narodowej Aeroklubu PRL przed mistrzostwami świata, które odbędą się w sierpniu br. w Austrii.

Gratulujemy. (m)

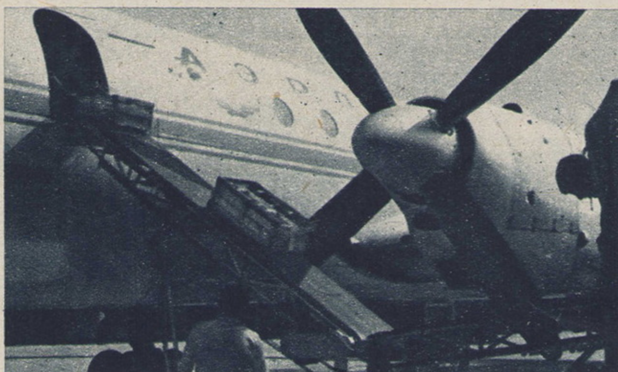
NOWA LINIA PLL LOT WARSZAWA — KIJÓW

1 lipca br. Polskie Linie Lotnicze LOT uruchomiły połączenie zagraniczne na trasie Warszawa—Kijów. Loty odbywają się w każdy poniedziałek, według następującego rozkładu: odlot z Warszawy 16.10, przylot do Kijowa 20.30 wg czasu miejscowego. Odlot z Kijowa w każdy wtorek o godz. 8.20, przylot do Warszawy 8.40. Linię tę obsługują samoloty typu An-24, zabierające 44 pasażerów.

Jednocześnie na tej samej trasie kursują raz w tygodniu samoloty „Aerofłotu". Odlot z Kijowa w każdy piątek o godzinie 14.30, przylot do Warszawy 15.05. Odlot z Warszawy 16.20, przylot do Kijowa 20.30.

Jest to już czwarte miasto w ZSRR, do którego PLL LOT utrzymują stałą komunikację pasażerską. Niezależnie od połączeń „Aerofłotu", pomiędzy Warszawą i Moskwą istnieją codzienne rejsy pasażerskie PLL LOT samolotami Ił-18. (sil)

POLSKIE TRUSKAWKI DO ZSRR



Niemałego zaszczytu dostąpiły kieleckie truskawki, „przesiadając się" z kolebiącej parokonki i ciężarówki na ... srebrzystego „Iła—18". Żarty, żartami. Nie chodziło, rzecz jasna, o efekt, ale o czas.

Otóż Centrala Handlu Zagranicznego „Hortex" postanowiła dostarczać te smaczne, lecz bardzo krótko zachowujące świeżość i walory smakowe owoce, w stanie niezmienionym aż do Związku Radzieckiego. Zamrażalnie zastąpiono „Iłami". Dziesiątki samochodów przewoziły delikatny towar z punktów skupu woj. kieleckiego, a nawet lubelskiego, na radomskie lotnisko. Tu dorodne truskawki wędrowały bezzwłocznie transporterami do wnętrz samolotów. Po załatwieniu niezbędnych formalności (m. in. ocena jakościowa przez inspektorów standaryzacji, odprawa celna i WOP) — stalowe ptaki wznosiły się w powietrze z kilkudziesięciotonowym ładunkiem na pokładzie. Po ok. 2 godzinach chluba słynnego truskawkowego „zagłębia" w Magnuszewie, Garbatce, Zwoleniu, Lipsku i innych miejscowościach była już na moskiewskim (lub leningradzkim) lotnisku. Wkrótce potem — na stołach konsumentów.

Uruchomienie truskawkowego mostu powietrznego Radom — Moskwa — Leningrad stanowi niebagatelne przedsięwzięcie handlowo - organizacyjne. Efektowne i równocześnie — jak każdy eksperyment — ryzykowne. Zdarzało się, że transport kołowy nie nadążał. Nastąpił także moment krytyczny, gdy aura przestała sprzyjać lotnikom. Na szczęście chmury nad Radomiem nie gościły długo, w precyzyjnym mechanizmie akcji przestało zgrzytać i most powietrzny znów zaczął funkcjonować. Ogółem wyeksportowano tą drogą kilkaset ton truskawek.

Kto wie, może w przyszłości do truskawkowej kampanii wystartują również śmigłowce...

ZB. RAMOTOWSKI

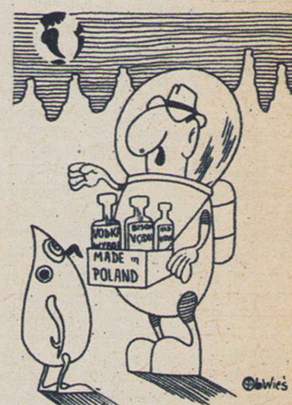
Fot.: Br. Duda

NOWE REKORDY W SKOKACH NOCNYCH

Sportowcy spadochronowi Aeroklubu Łódzkiego ustanowili w czerwcu br. cztery nowe rekordy krajowe w skokach spadochronowych w nocy.

W nocy z 14 na 15 czerwca **Władysław Urbuś** w skokach z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskał odległość 1,53 m od środka. Kolejne trzy rekordy zostały przeprowadzone z samolotu An-2 w nocy z 27 na 28 czerwca. I tak grupa skoczków w składzie **Grzegorz Miliński, Mariusz Muszkiet i Emil Więcek** wykonała skok z wysokości 4 280 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Pojedyncze skoki z natychmiastowym otwarciem spadochronu wykonali: **Bożena Muszkiet** z wysokości 4 286 m, zaś **Władysław Urbuś** z wysokości 5 230 m.





ZAPRASZAMY DO JEŻOWA

W dniach 21 lipca — 4 sierpnia br. w Wyczynowym Ośrodku Szybowcowym Aeroklubu Jeleniogórskiego w Jeżowie Sudeckim odbędą się, już po raz ósmy z kolei, Jeżowskie Zawody Szybowcowe o Puchar „Skrzydlatej Polski". Przypominamy, że warunkiem zakwalifikowania się do zawodów w Jeżowie jest: zdobycie w br 3 000 pkt w memoriale R. Bitnera, odpowiedni trening w okolicach górskich i przesłanie do „Skrzydlatej" zgłoszenia potwierdzonego przez kierownika lub szefa wyszkolenia danego aeroklubu. Przy kwalifikowaniu do zawodów przestrzegana jest zasada, iż z jednego aeroklubu, nie licząc Aeroklubu Jeleniogórskiego, jako gospodarza zawodów, startować może najwyżej trzech pilotów. O zakwalifikowaniu do zawodów decyduje ponadto kolejność zgłoszeń.

W chwili pisania tych słów wszystkie warunki kwalifikujące do startu w VIII JZSzyb. spełnili następujący piloci: **Piotr Szczepański (Warszawa), Marek Małolepszy (Częstochowa), Krzysztof Włodarkiewicz (Warszawa), Zbigniew Szczepański (Krosno), Wojciech Maciejewski (Toruń) Ryszard Niedzieski (Toruń), Mieczysław Olszewski (Toruń), Włodzimierz Chmielewicz (Warszawa), Andrzej Dziurzyński (Bielsko-Biała), Zbigniew Kubicki (Bielsko-Biała), Marian Staniak (Łódź), Witold Bródka (Jelenia Góra), Marek Koselski (Jelenia Góra), Julian Pawlik (Jelenia Góra), Jerzy Dąbrowski (Jelenia Góra), Eligiusz Wawrzyniak (Lublin), Marian Nowak (Lublin).**

Zawodników rezerwowych stanowią: **Mieczysław Kozdra (Wrocław), Stanisław Błasiak (Wrocław), Stanisław Drozdowski (Warszawa), Tadeusz Piwowarczyk (Toruń).**

Przewiduje się, że na starcie zawodów stanie ok. 20 szybowców. Ostateczne ustalenie ilości startujących w zawodach pilotów i dopełnienie listy zawodników odbędzie się w przeddzień zawodów. Zawodnicy i piloci rezerwowi winni się zgłosić w Jeżowie co najmniej dzień przed rozpoczęciem zawodów. Do zobaczenia więc w Jeżowie!

Uczestnikom VIII Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o Puchar „Skrzydlatej Polski" życzymy dobrych wznoszeń.

(kh)

Na zdjęciu z prawej: na szczycie Jeżowa podczas rozgrywania zawodów o Puchar „Skrzydlatej Polski".

Foto: H. Kucharski

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

● **W WYTWÓRNI** Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu przebywała delegacja Ministerstwa Lotnictwa Cywilnego ZSRR z wiceministrem A. Popowem na czele. Goście radzieccy zwiedzili zakład, zapoznając się m.in. z produkcją samolotów An-2 oraz spotkali się z załogą i kierownictwem wytwórni.

*

● **W BYDGOSZCZY** odbyły się Strzeleckie Mistrzostwa Wojska Polskiego. W ogólnej klasyfikacji zespołowej Wojska Lotnicze zajęły czwarte miejsce.

*

● **W MIEJSCOWOŚCI** Pribram w CSRS odbył się inauguracyjny start pierwszego balonu Praskiego Klubu Balonowego, który rozpoczął swoją działalność przy wydatnej pomocy znakomitego polskiego pilota-instruktora balonowego inż. Zbigniewa Burzyńskiego.

*

● **W SEKCJI** spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego wykonano 2 000 skok. Jubileuszowy skok wykonał jeden z najstarszych wychowanków aeroklubu, kierownik sekcji Jerzy Kwieciński.

*

● **PODCHORĄŻOWIE** z pododdziału kpt. Stefana Siwka z Technicznej Oficerskiej Szkoły Wojsk Lotniczych w Oleśnicy ufundowali książeczkę mieszkaniową sierocie z Państwowego Domu Dziecka w Bierutowie, 8-letniej Iwonce Zabłockiej. Dziewczynka, która jest częstym gościem w TOSWL, otrzymała specjalnie dla niej uszyty mundur Wojsk Lotniczych i bierze udział we wszystkich uroczystościach w szkole.

*

● **PRZY** Aeroklubie Szczecińskim powstało pierwsze w kraju Lotnicze Wodne Ochotnicze Pogotowie Ratunkowe. Jego zadaniem będzie czuwanie nad akwenami wodnymi Szczecina i województwa, szczególnie zaś nad Zalewem Szczecińskim, Odrą, Jeziorem Dąbskim oraz Zatoką Pomorską. Lotnicze WOPR odda z pewnością nieocenione usługi w walce o życie ludzkie na wodzie.

*

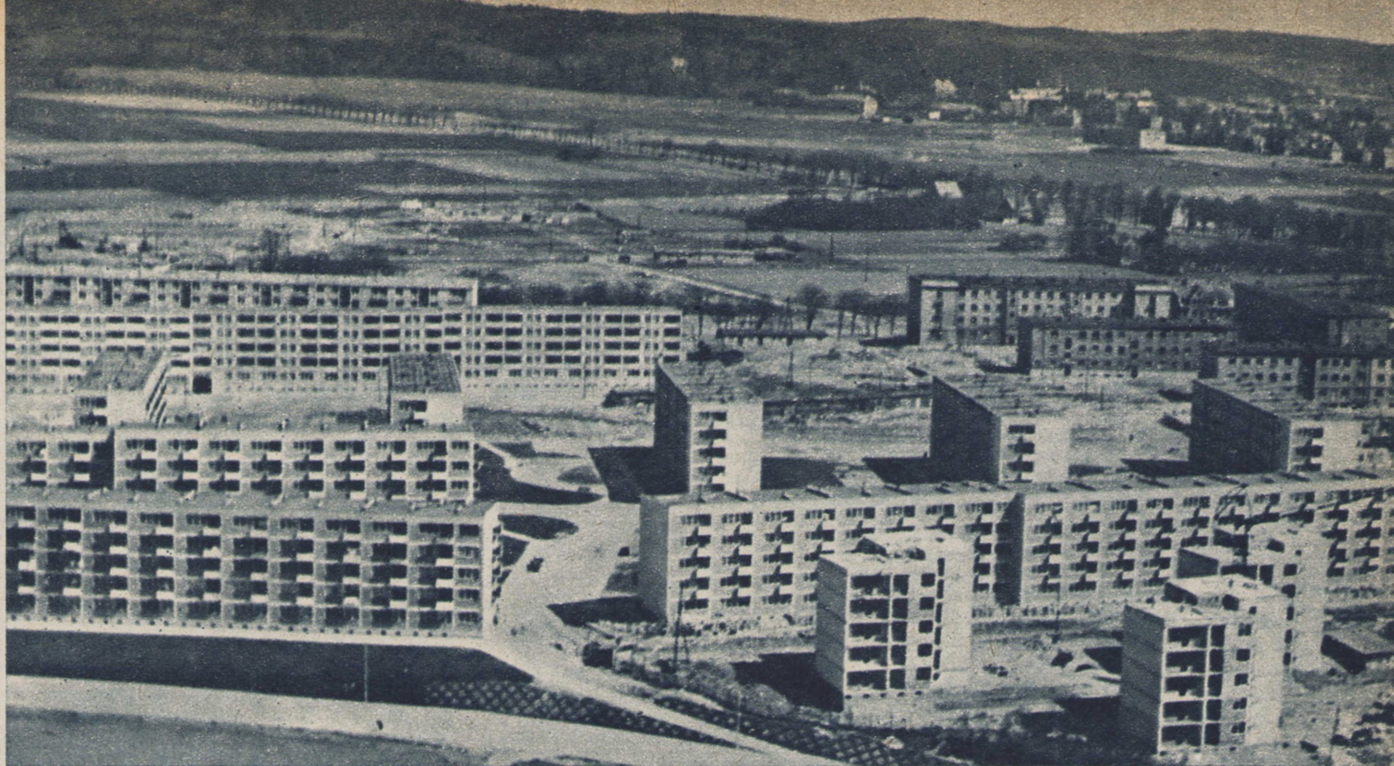
● **NASI** szybownicy, startujący w mistrzostwach szybowcowych Czechosłowacji we Vrchlavi (11—25 maja), odnieśli znaczne sukcesy. Stanisław Kluk zdobył na „Foce" drugie miejsce, zdobywając tytuł wicemistrza CSRS, a Andrzej Kmiotek na „Piracie" zajął 6 miejsce. W mistrzostwach brało udział 40 szybowników czechosłowackich.

*

● **W CZERWCU** br. otworzyło swoje biuro w Warszawie (Hotel „Europejski") przedstawicielstwo kanadyjskich linii lotniczych — „Canadian Pacific Air Lines". Samoloty tego towarzystwa (m.in. DC-8) latają na wszystkie kontynenty, nad Biegunem Północnym, Atlantykiem i Pacyfikiem. Reprezentantem towarzystwa na Polskę jest p. Bolesław W. Bestecki.

*

● **NA LOTNISKU** Aeroklubu Gdańskiego zginął 18 czerwca br. śmiercią lotnika długoletni pilot-instruktor lotnictwa sportowego, 53-letni Zbigniew Kwiczala. Wraz z nim poniósł śmierć w czasie startu szybowca za wyciągarką 18-letni uczeń technikum Kazimierz Bieszek.



POLSKA Z LOTU PTAKA

OLSZTYN. Główny ośrodek gospodarczy województwa olsztyńskiego. Przemysł spożywczy, drzewny, maszynowy, odzieżowy, metalowy, fabryka opon samochodowych. Wyższa Szkoła Rolnicza, teatr im. S. Jaracza. Liczne zabytki, m. in. gotycki zamek kapituły warmińskiej, katedra, Brama Wysoka, pałacyk biskupi i stary ratusz. Siedziba Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego. Na zdjęciu: Nowe osiedle mieszkaniowe.

Foto: A. Ziemiński

ECHA LOTU

A MOŻE BY TAK KLUBY AMATORÓW-KONSTRUKTORÓW

JEST już prawie pełnia lata i wakacje. Większość moich Młodych Przyjaciół odpoczywa już po całorocznej nauce i pracy, z pewnością przyjemnie i pożytecznie, gdzieś nad morzem lub w górach, na różnego rodzaju obozach harcerskich czy zetemesowskich, lub z zakładów pracy czy instytucji swych rodziców. Jest ich zresztą całe mnóstwo. Spora część młodzieży szkoli się w szybownictwie lub spadochroniarstwie na obozach aeroklubowych.

Chciałem więc napisać o wakacjach, ale nie daje mi dojść do tego tematu list kol. E. L. z Zabrza, jaki otrzymałem w połowie czerwca.

Kolega E. L., po przeczytaniu odpowiedzi w „Poczcie lotniczej" (nr 28 „Skrzydlatej") na temat konstrukcji amatorskich , strasznie się zdenerwował i — jak to się mówi — wygarnął redakcji wszystko, co sądzi na temat ruchu amatorów-konstruktorów u nas.

„Zgadzam się poniekąd z redakcją — pisze on w swym liście, że wieksza część amatorów-konstruktorów aparatów latających jest stosunkowo naiwna i bez krytycyzmu, a także bez dostatecznej wiedzy lotniczo-konstrukcyjnej. Niemniej jednak nie wolno nam tego ganić, ani gasić naszego zapału, przeciwnie — pobudzać go. Bo czyja to w końcu wina, że konstruktorzy-amatorzy tak mało wiedzą? Brak odpowiedniej publikacji! Że są młodzi? A nawet za młodzi? No, cóż? w młodości leży przecież zawsze największa energia i fantazja. Na naszym podwórku mamy tak wspaniałe przykłady, że właśnie tacy młodzi ludzie zdolni są konstruować niezgorsze aparaty latające, które — o dziwo — jakoś przecież powietrza się trzymają.

A co redakcja czyni dla tych ludzi, którzy się z taką ufnością zwracają do pisma? Odpowiada: Kochane dzieci, wstąpcie do najbliższej w waszym rejonie modelarni, gdzie będziecie mieli możliwości pobawienia się. Tam wasza energia młodzieńcza i fantazja szybko się wyczerpie i będzie z wami spokój! A że czasami ktoś uparty coś tam skonstruuje, źle czy dobrze, mamy przecież w Polsce takie przepisy, że bez trudu damy sobie z nim radę. Moim zdaniem, to nie jest właściwe rozwiązanie tego problemu".

Cóż! Nie pierwszy to raz sprawa konstruktorów-amatorów przewija się przez łamy „Skrzydlatej". Tyle w liście kol. E. L. żalu i temperamentu, co nieporozumienia i niezrozumienia istoty sprawy.

Wybaczy mi kolega E. L., że nie będę z nim polemizował, ponieważ musiałbym powtórzyć wszystko to, co już we wspomnianej „Poczcie lotniczej" odpowiedziano. Miałby ponownie żal. Na razie wszakże nie ma innego wyjścia i trudno tu całą winę za ten stan rzeczy zwalać wyłącznie na redakcję. Nie chcę powtarzać odpowiedzi z „Poczty" również i z innej przyczyny. Albowiem kolega z Zabrza, uspokoiwszy się po pierwszym rozżaleniu, przedstawia w dalszej części swego listu konkretny, wydaje mi się dość interesujący, projekt powołania do życia Klubu Amatorów-Konstruktorów.

Ale oddajmy głos kol. E. L.

„Tak, jak przed laty — pisze on — redakcja prowadziła Klub Miłośników Lotnictwa, tak i teraz mogłaby utworzyć Klub Amatorów-Konstruktorów. Mogliby zgłaszać się do niego listownie wszyscy zainteresowani. Każdy członek klubu otrzymuje legitymację członkowską i opłaca składki miesięczne w wysokości 2—5 zł (zależnie od liczby członków). Następnie zostaje rozpisany konkurs, w którym biorą udział tylko i wyłącznie amatorzy-konstruktorzy aparatów latających. Każdy członek projektuje i przesyła do klubu swoją pracę, w której może wykorzystać całą swą wiedzę i fantazję. Najlepsze prace i pomysły, po przejrzeniu przez rzeczoznawców, byłyby nagrodzone i opublikowane ze wszystkimi szczegółami.

Ale na tym, niestety, nie może się zakończyć całe przedsięwzięcie klubu. Nie dałoby to bowiem pełnego zadowolenia ani klubowi, a tym bardziej zapalonym amatorom-konstruktorom. Obowiązkiem klubu (chyba najtrudniejszym do pokonania) byłoby teraz otworzenie semaforu konstrukcjom amatorskim, oczywiście w pewnym zakresie, A mianowicie. Po opublikowaniu nagrodzonych prac, klub zwraca się poprzez wasze pismo do swych członków, aby nadsyłali wiadomości klubowi, jakie części mogą wykonać do wybranych projektów, aby można było skonstruować dany typ maszyny lub ewentualnie, jakie mogą zaofiarować sumy, aby aparat można było w pełni zbudować, jeden lub kilka.

W zamian za to każdy członek miałby prawo użytkowania maszyn. Sprzęt ten co jakiś czas przetransportowywany byłby z jednego lotniska aeroklubowego na drugie. Wszyscy członkowie informowani byliby każdej niedzieli przez wasze pismo, na jakim lotnisku w danym tygodniu znajdowałby się sprzęt. Informacja podawana musiałaby być przynajmniej miesiąc wcześniej, tak by każdy chętny z członków mógł zwrócić się do klubu o bilet na odbycie lotu na okres najbardziej mu odpowiadający. Bilet na lot otrzymywałby tylko członek rzeczywisty, tzn. ten, który regularnie opłaca składki. Oprócz tego musiałby on z własnej kieszeni pokryć koszty paliwa i smarów. Resztę pokrywałby sam klub. Członek KAK-u odbywałby lot w towarzystwie pilota, jakiego w danym dniu wybrał aeroklub, chyba że sam byłby pilotem licencjonowanym. Ponadto członek miałby prawo do lotów dla najbliższej rodziny.

I dalej. Wraz z rozbudową klubu (skrót KAK), w miarę przybywania członków, możliwe by było założenie KAK-ów przy aeroklubach. KAK przy aeroklubie musiałby składać się przynajmniej z siedmiu członków. Członkowie ci mogliby w aeroklubie konstruować wyróżnione prace zestawów części lub własne konstrukcje, jeżeli KAK uzna je za dobre. Wskazówki i porady techniczne członkowie uzyskiwaliby od mechaników aeroklubowych. W zamian członkowie odpłaciliby się przy naprawie sprzętu aeroklubowego, pomagając mechanikom przy ich pracy. Przechodziliby tym samym poniekąd praktykę zawodową.

I oto, Panie Redaktorze, mielibyśmy problem rozwiązany."

Niestety, Młody Przyjacielu, projekt Twój, chociaż interesujący, problemu — mimo wszystko — nie rozwiązuje. Jest to zaledwie zalążek projektu, który wymaga głębokiego przemyślenia i przedyskutowania, zanim nabierze jakichś bardziej realnych kształtów.

Żebyś jednak Ty, kol. E. L. z Zabrza i inni zwolennicy amatorskiego konstruowania nie sądzili, że jestem przeciwnikiem tego ruchu, rzecz tu całą z Twego listu przedstawiłem, przy niewielkich tylko skrótach. Oczywiście, zostawiam sobie prawo do późniejszego ustosunkowania się do tego całego projektu. Zanim to jednak uczynię, rad będę szczerze wysłuchać opinii innych na ten temat.

Przemyślcie więc to wszystko. Wakacje są chyba dobrą okazją, aby nawet o tym podyskutować we własnym gronie. I jeżeli przyjdzie Wam ochota — napiszcie do mnie pod adresem redakcji (z dopiskiem na kopercie „KAK").

A tymczasem, bawcie się dobrze i odpoczywajcie! Życzę Wam pogody i dużo słońca!

Ikarus

V KONKURENCJA

w klasie standard

IV KONKURENCJA

w klasie otwartej

LESZNO - PRZYLEP - LUBIN - LESZNO

215 km

17 czerwca 1968 r.

PROGNOZA POGODY: Płytka zatoka niżowa nad południowymi rejonami NRD przesuwa się powoli nad rejon Leszna. W rejonie Leszna bezchmurno, na trasie zachmurzenie niewielkie do umiarkowanego. Widzialność: 8—15 km, na trasie do 10 km. Wiatr dolny słaby, zmienny, przeważnie 090°—120° o prędkości 5—10 km/h. Wiatry górne 130°—100° o prędkości 15—25 km/h. Izoterma 0° na wysokości 4 000 m. Temperatura maksymalna — 32°C. Termika wypracowana bezchmurna i cumulusowa. Wznoszenia rozpoczną się przy temperaturze 30°C początkowo do 900 m, przy temperaturze 32°C podniosą się do 2 000 m. Średnie wznoszenia 1,5—2,5 m/s, maksymalne 3—4 m/s, średnie w chmurach 2—3 m/s, maksymalne 4—6 m/s. W rejonie Leszna około godziny 16.00 zanik wznoszeń. W godzinach wieczornych wzrastająca skłonność do burz.

I znowu upał! I znowu bezchmurne niebo! Gdzie też dzisiaj będziemy spadać — pytają zawodnicy, zmęczeni już trzema kolejnymi nieudanymi konkurencjami, długimi lotami na termice bezchmurnej i lądowaniami w terenach przygodnych. Powoli zbierają się na poranny briefing, bo nic nie świadczy o tym, że start będzie otwarty dziś wcześniej.

Dopiero optymistyczne zapowiedzi synoptyków wprowadzają nieco ożywienia. To jednak chyba coś się ruszy w tej aurze. Skoro warunki termiczne mają być lepsze na zachodzie — zadecydował kierownik sportowy Józef Dankowski — to w tę stronę poprowadzi trasa piątej konkurencji dla klasy standard i czwartej dla otwartej. Zadanie, jednakowe dla obu klas, będzie następujące: prędkościowy przelot po trasie trójkąta długości 215 km LESZNO — PRZYLEP (lotnisko Aeroklubu Ziemi Lubuskiej)— LUBIN — LESZNO. Czas otwarcia startu ziemnego — 11.00, lotnego — 11.30. Wysokości odczepienia, meldowań...

Odprawa zakończona. Czekamy na start, ale warunków do latania ciągle jeszcze nie widać. Mija pora rozpoczęcia lotów. Kolejny czas — ogłaszają głośniki — pierwszego startu: 11.30. Jeszcze bezchmurnie, ale równowaga atmosfery się zachwiała.

Z wieży kontroli ruchu lotniczego wzbija się zielona rakieta. Start! Pomocnicy ściągają pokrowce ze skrzydeł plastykowych orchidei. Piloci zamykają osłony kabin. Kierownik startu, Janusz Kolanowski, woła przez radio do pilota holującego w „Gawronie" — Naprężaj, naprężaj... start!

Odstępy między poszczególnymi startami wynosiły początkowo ponad trzydzieści sekund. Dziś, po kilku dniach wprawy, jest już znacznie lepiej. Stoper odmierza 20, czasem 25 sekund i już następny zespół jest w powietrzu. Jeszcze raz podziwiamy sprawność holowników. Kilkanaście zespołów na jednym kręgu, ale ani jednej sytuacji niebezpiecznej. Wszystko gra.

Ale lot za samolotem — to tylko nieważny wstęp w locie na mistrzostwach. Zawodnicy obserwują bacznie rozwój warunków atmosferycznych, wznoszenia, które mijają po drodze i konkurentów. W którą stronę lecieć po odczepieniu?

Wznoszenia nabierają mocy. Powstają pierwsze fractocumulusy. Otworzona zostaje taśma startu lotnego. Pierwszy nurkuje na nią szybowiec z numerem 28. To były dwukrotny mistrz świata Heinz Huth. Ale ten doświadczony zawodnik uznał, że jest jeszcze za wcześnie, że warunki jeszcze są zbyt słabe. Wraca więc nad lotnisko, gdzie utworzyło się już kilka szybowcowych akwariów. Termika z każdą minutą silniejsza. Cumulusów coraz więcej i kształty mają „zdrowsze". Pojedyńczo, po kilka, szybowce przelatują nad startem lotnym i kierują się w stronę Zielonej Góry. Lepsi zawodnicy wybierają taki moment startu, by trafić na szlak.

Wróblewski i Królikowski znaleźli się na pierwszym boku pod dłuższym szlakiem cumulusów i rwą do przodu jak szatani. „Zefiry" lecą z prędkością 180 kilometrów na godzinę, czasem jeszcze trochę więcej. Mijają konkurentów na trasie. Zapowiada się dobry dzień dla naszej ekipy.

Pierwszy punkt zwrotny, który był wyłożony na lotnisku Aeroklubu Ziemi Lubuskiej w Zielonej Górze, mijają wszystkie 102 szybowce, które wystartowały do konkurencji. Za Zieloną Górą jednak szybownicy zostali przyhamowani. Nie ma tu szlaków chmur kłębiastych, nie można wykorzystywać wznoszeń w locie prostym. Trzeba krążyć, centrować, szukać. Kilku pilotom sztuka ta się nie udaje. Lądują w terenie. Są to jednak piloci z końca tabeli i nikt do tego faktu nie przywiązuje większego znaczenia.

Czołówka mija punkt zwrotny. Do mety coraz bliżej. Już dawno wszyscy zrozumieli, że dziś konkurencja będzie udana, że będzie się liczyła, i to bardzo, prędkość. Ostatni więc problem staje przed zawodnikami — umiejętne rozegranie dolotu.

— Mam wysokość dolotową — mówi Jan Wróblewski do swej ekipy w samochodzie — możecie jechać do domu. Na całej bowiem trasie samochody asekurują zawodnika, by w razie pechowego lądowania mógł jeszcze wrócić na lotnisko przed zamknięciem startu. Zresztą cały transport powrotny z przelotów poza lotnisko odbywa się drogą kołową.

„Warszawa-combi" towarzysząca Wróblewskiemu zostaje daleko w tyle. Jest on coraz bliżej Leszna. A w Lesznie sędziowie na taśmie szykują notesy i stopery. Towarzyszy im liczne grono fotoreporterów, czekających na efektowne ujęcia z meldowań.

Jest!!! — woła komisarz sportowy Janusz Lipiński, wypatrujący przez telemetr powracających z trasy szybowników. Cienka kreska na horyzoncie grubieje. Rośnie numer na stateczniku. Staje się czytelny. 37. Szybowiec „Phoebus C". To Szwed Goran Ax pierwszy powrócił do bazy.

Ale zaraz za nim gromada szybowców. Wśród nich polskie „Zefiry 4". Odchodziły późno, są w czołówce. Czasy mają dobre, zarobią dużo punktów, awansują w tabeli. Jak wysoko? — Oto pytanie, które pasjonuje wszystkich.

Wieczorem z nieoficjalnych danych mamy powód do radości. Po czterech konkurencjach liderem klasy otwartej jest obrońca tytułu mistrzowskiego Jan Wróblewski.

Mówi zwycięzca V konkurencji w klasie standard XI SMŚ George Moffat jr (USA):

— *Z mojego punktu widzenia była to najbardziej udana konkurencja w tych mistrzostwach. Była ona, można powiedzieć, normalna. Myślę tu o takich pojęciach jak podstawa chmur, prędkość wznoszeń, a nawet szlak cumulusów.*

Pierwszy odcinek trasy pokonałem właśnie przy pomocy szlaku cumulusów. Do drugiego punktu zwrotnego w Lubinie również doleciałem bez większych kłopotów. Miałem zresztą oparcie w moim przyjacielu z ekipy, Andrew Smith, który mi towarzyszył.

Dopiero po meldowaniu nad drugim punktem miałem problemy z odzyskaniem wysokości i wykręceniem poziomu, wystarczającego na dolot. W poszukiwaniu wznoszeń zszedłem aż do wysokości 300 metrów. Ale, jak widać, szczęście mi dopisało. Dolot wykonałem z wysokości 1 500 metrów na zasięgu 25:1. Czas lotu na finiszu — dziewięć minut.

Mówi zwycięzca IV konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ David Webb (Kanada):

— *Były dziś bardzo dobre warunki i mogłem w pełni wykorzystać zalety mojego szybowca BS-1. Pierwszy odcinek trasy pokonałem*

WYNIKI 4-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 17 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno — Przylep — Lubin — Leszno 215 km
Results of the 4th task set for 17 June 1968:
Race round the triangular course Leszno — Przylep — Lubin — Leszno 215 km

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	24	D. Webb	Canada	85,2	215	1000
2	27	R. Spänig	GFR	84,6	215	983
3—4	31	**J. Wróblewski**	**POLAND**	83,9	215	964
3—4	37	G. Ax	Sweden	83,9	215	964
5	42	G. Burton	Gr. Br.	81,9	215	909
6	1	R. Hossinger	Argentina	81,1	215	887
7	32	**M. Królikowski**	**POLAND**	79,7	215	849
8	40	I. Kunsági	Hungary	79,5	215	843
9	20	A. Dekkers	Holland	79,1	215	832
10	44	R. Manzoni	Italy	78,9	215	827
11	46	J. Rudenskij	USSR	78,2	215	807
12	34	R. Johnson	USA	77,6	215	791
13	39	J. Csepan	Hungary	77,1	215	777
14	7	A. Litt	Belgium	76,8	215	769
15	6	A. Schubert	Austria	76,6	215	764
16	45	W. Czuwikow	USSR	76,5	215	761
17	5	H. Wödl	Austria	76,4	215	758
18	41	N. Goodhart	Gr. Br.	75,0	215	720
19	29	A. Cemeron	New Zeal.	74,2	215	698
20	30	P. Heginbotham	New. Zeal.	72,7	215	657
21	28	H. Huth	GFR	72,6	215	654
22—23	4	J. Rowe	Australia	72,3	215	646
22—23	3	M. Jinks	Australia	72,3	215	646
24	14	S. Hämäläinen	Finland	71,8	215	632
25	38	G. Olsson	Sweden	71,7	215	629
26—28	21	M. Gatolin	Yougosl.	71,6	215	626
26—28	35	R. Seiler	Switzerl.	71,6	215	626
26—28	36	E. Ehrat	Switzerl.	71,6	215	626
29	33	R. Schreder	USA	71,1	215	613
30	13	J. Horma	Finland	70,6	215	599
31—32	23	C. Yeates	Canada	70,4	215	594
31—32	10	J. Šatny	CSRS	70,4	215	594
33	43	W. Vergani	Italy	70,2	215	588
34	8	B. Zegels	Belgium	69,2	215	561
35	2	R. Frené	Argentina	69,1	215	558
36	25	H. Rakowski	GDR	67,7	215	519
37	9	M. Svoboda	CSRS	67,6	215	517
38	12	C. Thomasen	Denmark	67,3	215	509
39	22	Z. Frenc	Yougosl.	64,9	215	443
40	49	S. Thorstensen	Norway	64,5	215	432
41	19	J. Jungbluth	Holland	62,7	215	382
42	15	C. Gavillet	France	61,3	215	344
43	48	P. Junqueira	Brasil	60,8	215	330
44	17	A. Anglada	Spain	49,2	215	65
45	18	M. Ara	Spain	—	178	51
46	16	M. Mercier	France	—	122	29

Po „Foce" najliczniej reprezentowanym w Lesznie typem szybowca był „Phoebus". Na zdjęciu — w barwach szwajcarskich. Foto: J. Pomianowski (3)



z dużą szybkością, pod szlakiem cumulusów, bez większych trudności. Ten pierwszy bok pokonywałem razem z Janem Wróblewskim — wydaje mi się, że nawet wyprzedziłem go minimalnie.

Na dalszej trasie również układało mi się pomyślnie. Po prostu tam, gdzie byłem, znajdowały się i wznoszenia. Ten szczęśliwy zbieg okoliczności pozwolił osiągnąć mi taką prędkość przelotową.

Konkurencja dzisiejsza była raczej dobrze dobrana.

V konkurencję w klasie standard i IV w otwartej XI SMŚ komentuje kierownik ekipy Szwecji p. B. Jansson:

— Konkurencję dzisiejszą uważam za dobrą. Jedyna możliwa uwaga to ta, że może była odrobinę za łatwa. Wydaje mi się, że prawidłowa jest zasada, że dystans konkurencji powinien być tak dobierany, by mogło wrócić do mety dwie trzecie pilotów, a jedna trzecia lądowała w terenie przygodnym.

Zadanie dnia było dobrze dopasowane do prognozy meteorologicznej, która w praktyce okazała się nieco pesymistyczna. Bo oto górne wiatry podane przez synoptyków były słabsze niż w rzeczywistości. W rezultacie nasz zawodnik Goran Ax, który zdobył w chmurze wysokość 4 200 metrów, nie zyskał tyle, na ile liczył — musiał bowiem „nadużywać" szybkości. Wprawdzie przeskoczył on w ten sposób obszary, w których mógłby mieć trudności ze znalezieniem komina, tym niemniej miało t. niekorzystny wpływ na jego szybkość przelotową.



Gorące chwile przed startem w ekipie holenderskiej. Foto: B. Koszewski

WYNIKI 5-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 17 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot po trasie trójkątnej Leszno — Przylep — Lubin — Leszno 215 km
Results of the 5th task set for 17 June 1968:
Race round the triangular course Leszno — Przylep — Lubin — Leszno 215 km

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	92	G. Moffat jr	USA	82,2	215	1000
2	93	A. Smith	USA	81,2	215	974
3	56	H. Stouffs	Belgium	80,4	215	953
4	97	P. A. Persson	Sweden	80,1	215	945
5	95	H. Nietlispach	Switzerl.	80,0	215	942
6	**89**	**H. Muszczyński**	**POLAND**	**79,0**	**215**	**916**
7	57	G. Defosse	Belgium	78,5	215	903
8	96	S. Rodling	Sweden	77,6	215	880
9	101	D. Innes	Gr. Br.	76,9	215	862
10	81	B. Nolte	GDR	75,8	215	833
11	103	A. Pronzati	Italy	75,0	215	812
12	**88**	**E. Makula**	**POLAND**	**73,6**	**215**	**776**
13—14	104	G. Perotti	Italy	73,5	215	773
13—14	84	B. Bulukin	Norway	73,5	215	773
15	94	U. Bloch	Switzerl.	73,1	215	763
16—17	83	H. W. Grosse	GFR	72,9	215	758
16—17	54	E. Schreibmaier	Austria	72,9	215	758
18	63	F. Matoušék	CSRS	72,8	215	755
19	55	J. Fritz	Austria	72,7	215	753
20	62	J. Vavra	CSRS	72,6	215	750
21	106	A. Zajcew	USSR	72,5	215	747
22	82	R. Lindner	GFR	72,4	215	745
23	68	J. C. Gombert	France	71,9	215	732
24	58	G. Münch	Brasil	71,7	215	727
25	69	J. C. Penaud	France	70,8	215	703
26	105	J. Kuzniecow	USSR	70,7	215	701
27	102	J. Williamson	Gr. Br.	70,3	215	690
28	87	R. Reid	New Zeal.	69,4	215	667
29	66	M. Wiitanen	Finland	69,2	215	662
30	73	E. Reparon	Holland	68,5	215	643
31	67	L. Liljamo	Finland	68,3	215	638
32	72	E. v. Bree	Holland	67,3	215	612
33	100	G. Petróczy	Hungary	66,4	215	589
34	99	P. Szereday	Hungary	66,2	215	584
35	85	T. Johannessen	Norway	65,6	215	568
36	77	C. Perez	Chile	64,9	215	550
37	71	L. Juez	Spain	63,5	215	513
38	107	V. Stepanović	Yuogosl.	63,3	215	508
39	79	W. Mix	Canada	63,1	215	503
40	86	A. Fowke	New Zeal.	62,1	215	477
41	65	O. H. Didriksen	Denmark	62,0	215	475
42	51	L. Urbancic	Argentina	61,9	215	472
43	64	I. Braes	Denmark	59,0	215	397
44	74	I. Loughran	India	58,8	215	391
45	91	M. Finescu	Rumania	57,9	215	368
46	90	E. Iliescu	Rumania	54,3	215	274
47	60	A. Rusew	Bulgaria	52,0	215	215
48	59	E. Schubert	Brasil	—	210	141
49—50	53	J. Blackwell	Australia	—	200	132
49—50	52	L. J. Stanley	Argentina	—	200	132
51	75	T. Filipusson	Iceland	—	195	128
52	80	M. Blauert	GDR	—	185	120
53	76	T. Haflidason	Iceland	—	136	78
54	70	J. Solé	Spain	—	133	76
55	78	S. Fujikura	Japan	—	119	64

VI KONKURENCJA

w klasie standard

LESZNO - MAŁY GĄDÓW - LESZNO 170 km

V KONKURENCJA

w klasie otwartej

LESZNO - DĄBROWA - LESZNO 182 km

18 czerwca 1968 r.

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się na skraju płytkiej zatoki niżowej utrzymującej się nad NRD. Bezchmurnie, po południu wzrost zachmurzenia i skłonność do burz. Chmury: 1/8—2/8, cumulus o podstawie 1 800—2 200 m, wierzchołki 2 500—3 000 metrów. Po godz. 15.00 możliwość 3/8—5/8 cumulonimbus o podstawie 1 000—1 500 m i wierzchołki do 6 000—9 000 m. W czasie występowania Cb 2/8—4/8 altocumulus i cirrus powyżej 4 000 m. Widzialność: powyżej 10 km, w zaburzeniach 5—10 km. Wiatr dolny zmienny 5—10 km/h w zasięgu chmur Cb silniejszy i porywisty. Wiatry górne z kierunków 120°—160° o prędkości do 30 km/h. Temperatura maksymalna: 32°C o godzinie 15.00. Izoterma 0°C na wysokości 3 500 m. W chmurach powyżej izotermy 0°C oblodzenie. W zasięgu chmur Cb turbulencja. Termika wypracowana bezchmurna i cumulusowa. Wznoszenia pod chmurami średnie 2—2,5 m/s, maksymalne — 4 m/s, w chmurach średnie 2,5—3,5 m/s a maksymalne 6 m/s. Wznoszenia w chmurach Cb bardzo silne. Górna granica wznoszeń przy temperaturze 30°C — 1 200 m, przy temperaturze 32°C — 2 100 m. W chmurach wznoszenia do wierzchołków chmur Cb.

Przez pierwsze trzy dni mistrzostw, gdy Leszno spływało w potokach deszczu, przybyli z całego świata szybownicy obawiali się, czy turniej zostanie rozegrany, czy polatają sobie w Polsce dowoli. Kiedy jednak we wtorek, 18 czerwca br., ściągali piloci na tradycyjną poranną odprawę, byli już solidnie zmęczeni sześcioma kolejnymi dniami lotów. Kto nawet wie, czy nie znaleźliby się wśród nich i tacy, którzy zamieniliby tego dnia lotnisko oraz start na basen.

Poprzedniego dnia wieczorem odbyła się narada kierownictwa mistrzostw z szefami wszystkich ekip. Nasi goście zgłosili, między innymi, szereg uwag odnośnie doboru konkurencji. Wiele z tych zastrzeżeń kierownik sportowy wyjaśnił, inne postulaty obiecał zrealizować.

Dlatego właśnie w szóstym dniu lotów ogłoszone zostają odrębne za-

CIĄG DALSZY NA STR. 6



Dyskusja przy amerykańskim szybowcu metalowym Johnsona. Foto: St. Jasko

CIĄG DALSZY ZE STR. 5

dania dla klasy otwartej i standard. Wprawdzie obie klasy mają w planie przeloty prędkościowe docelowo-powrotne, ale po różnych trasach. I tak trasa dla klasy standard prowadzi z Leszna do Małego Gądowa (lotnisko Aeroklubu Wrocławskiego) i z powrotem, a liczy 170 km, a dla klasy otwartej marszruta ma punkt zwrotny w Dąbrowie, zaś długość przelotu wynosi 182 km.

Zgodnie z planem start ziemny zostaje otworzony o godzinie 10.30 dla klasy otwartej, a w pół godziny później — standard. Odpowiednio start lotny czynny jest po pół godziny od momentu pierwszego startu z ziemi danej klasy.

Termika bezchmurna już jest i to całkiem niezła. Szybko też widzimy nad startem lotnym „Fokę". Ale ma ona numer 17. To hiszpański pilot Angel Anglada z klasy otwartej zainaugurował podniebną walkę w tym dniu. Sędziowie odnotowują czas meldowania: 11.09.15. Ale Anglada zajmuje dalekie miejsce w klasyfikacji ogólnej klasy otwartej i nikt się jego losami nie przejmuje. Wznoszenia przybierają na sile, sięgają też coraz wyżej. Odchodzą na trasę reprezentanci USA w klasie otwartej Richard Schreder na HP-14 i Richard Johnson na HP-13M. Mają oni mniejsze szanse na czołowe lokaty od kolegów z klasy standard i wyszli wcześniej, by „przetrzeć" drogę. Pomyślnie ocenili warunki i dali znać Moffat'owi i Smith'owi, którzy w dwadzieścia minut później od towarzyszy — o godzinie 11.48 — ruszają do boju.

WYNIKI 5-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 18 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Dąbrowa — Leszno 182 km
Results of the 5th task set for 18 June 1968:
Out and return race Leszno — Dąbrowa — Leszno 182 km

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1—2	5	H. Wödl	Austria	89,2	182	1000
1—2	28	H. Huth	GFR	89,2	182	1000
3—4	27	R. Spänig	GFR	88,2	182	973
3—4	43	W. Vergani	Italy	88,2	182	973
5	33	R. Schreder	USA	88,1	182	970
6	42	G. Burton	Gr. Br.	87,7	182	959
7	24	D. Webb	Canada	87,6	182	957
8	41	N. Goodhart	Gr. Br.	87,4	182	951
9	32	**M. Królikowski**	**POLAND**	**87,0**	**182**	**941**
10	34	R. Johnson	USA	86,9	182	938
11	22	Z. Frenc	Yougosl.	86,8	182	935
12	37	G. Ax	Sweden	86,7	182	932
13—14	44	R. Manzoni	Italy	86,2	182	919
13—14	38	G. Olsson	Sweden	86,2	182	919
15	35	R. Seiler	Switzerl.	86,1	182	916
16	39	J. Csepan	Hungary	85,9	182	911
17	40	I. Kunsági	Hungary	85,4	182	898
18	21	M. Gatolin	Yougosl.	84,7	182	879
19	36	E. Ehrat	Switzerl.	83,9	182	857
20	1	R. Hossinger	Argentina	82,3	182	815
21	23	C. Yeates	Canada	82,2	182	812
22	31	**J. Wróblewski**	**POLAND**	**82,0**	**182**	**806**
23	45	W. Czuwikow	USSR	81,8	182	801
24	16	M. Mercier	France	81,6	182	796
25	10	J. Šatny	CSRS	81,4	182	790
26	46	J. Rudenskij	USSR	81,2	182	785
27	2	R. Frené	Argentina	80,9	182	777
28—29	8	B. Zegels	Belgium	80,2	182	758
28—29	6	A. Schubert	Austria	80,2	182	758
30	25	H. Rakowski	GDR	80,0	182	753
31	29	A. Cameron	New Zeal.	78,9	182	723
32	4	J. Rowe	Australia	78,1	182	702
33	13	J. Horma	Finland	77,5	182	686
34	3	M. Jinks	Australia	76,0	182	646
35	14	S. Hämäläinen	Finland	73,7	182	584
36	49	S. Thorstensen	Norway	73,6	182	581
37	12	C. Thomasen	Denmark	72,0	182	538
38	7	A. Litt	Belgium	69,9	182	482
39	9	M. Svoboda	CSRS	69,2	182	463
40	15	C. Gavillet	France	69,0	182	458
41	19	J. Jungblut	Holland	68,1	182	434
42	18	M. Ara	Spain	63,5	182	311
43	30	P. Heginbotham	New Zeal.	63,1	182	300
44	48	P. Junqueira	Brasil	58,6	182	179
45	17	A. Anglada	Spain	50,0	182	43
46	20	A. Dekkers	Holland	—	87	15

WYNIKI 6-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 18 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot docelowo-powrotny Leszno — Mały Gądów — Leszno 170 km
Results of the 6th task set for 18 June 1968:
Out and return race Leszno — Mały Gądów — Leszno 170 km

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	56	H. Stouffs	Belgium	69,1	170	1000
2	62	J. Vavra	CSRS	67,9	170	971
3	102	J. Williamson	Gr. Br.	67,7	170	966
4	95	H. Nietlispach	Switzerl.	67,4	170	958
5	103	A. Pronzati	Italy	67,7	170	949
6	55	J. Fritz	Austria	65,6	170	915
7	93	A. Smith	USA	64,9	170	898
8	92	G. Moffat jr	USA	64,8	170	896
9—10	88	**E. Makula**	**POLAND**	**64,1**	**170**	**879**
9—10	83	H. W. Grosse	GFR	64,1	170	879
11	82	H. Lindner	GFR	63,6	170	867
12	94	U. Bloch	Switzerl.	63,4	170	862
13	63	F. Matoušék	CSRS	63,3	170	860
14	89	**H. Muszczyński**	**POLAND**	**62,2**	**170**	**833**
15	73	E. Reparon	Holland	62,0	170	828
16	101	D. Innes	Gr. Br.	61,9	170	826
17	66	M. Wiitanen	Finland	61,7	170	821
18	51	L. Urbancic	Argentina	61,2	170	809
19	68	J. C. Gombert	France	60,7	170	797
20	96	S. Rodling	Sweden	59,6	170	770
21	54	E. Schreibmaier	Austria	59,1	170	758
22	100	G. Petróczy	Hungary	59,0	170	756
23	99	P. Szereday	Hungary	58,8	170	751
24	85	T. Johannessen	Norway	58,7	170	749
25	72	E. v. Bree	Holland	58,4	170	741
26	86	A. Fowke	New Zeal.	57,5	170	720
27	97	P. A. Persson	Sweden	56,9	170	705
28	90	E. Iliescu	Rumania	55,4	170	669
29	104	G. Perotti	Italy	55,2	170	664
30	91	M. Finescu	Rumania	54,4	170	645
31	105	J. Kuzniecow	USSR	53,5	170	623
32	59	E. Schubert	Brasil	52,9	170	609
33	58	G. Münch	Brasil	50,1	170	541
34—35	77	C. Perez	Chile	46,8	170	462
34—35	60	A. Rusew	Bulgaria	46,8	170	462
36	79	W. Mix	Canada	44,5	170	406
37—38	80	M. Blauert	GDR	40,1	170	333
37—38	70	J. Solé	Spain	32,1	170	333
39	52	L. J. Stanley	Argentina	—	150	284
40	61	B. Nolte	GDR	—	145	277
41	107	V. Stepanović	Yougosl.	—	134	245
42	74	I. Loughran	India	—	129	232
43	69	J. C. Penaud	France	—	124	220
44	76	T. Haflidason	Iceland	—	111	188
45	71	L. Juez	Spain	—	106	176
46	75	T. Filippusson	Iceland	—	105	174
47	67	L. Liljamo	Finland	—	103	169
48	87	R. Reid	New Zeal.	—	95	149
49	106	A. Zajcew	USSR	—	91	139
50	57	G. Defosse	Belgium	—	85	125
51	65	O. H. Didriksen	Denmark	—	70	88
52	78	S. Fujikura	Japan	—	49	36
53	84	B. Bulukin	Norway	—	35	2
54	64	I. Braes	Denmark	—	25	0

A nasi reprezentanci — łącznie z liderem klasy otwartej Janem Wróblewskim — czekają. Pierwszy, o godzinie 12.04 poleciał Królikowski. Pozostała trójka — Jan Wróblewski, Henryk Muszczyński i Edward Makula mija start lotny dopiero o godzinie 12.36. W dziesięć minut później jako ostatni opuścił niebo nad lotniskiem Austriak Schubert.

Na trasie lepsze warunki układają się pilotom z klasy otwartej. Różnica jest tak istotna, że niektórzy „standardowcy" również korzystają ze szlaków układających się na kursie do Dąbrowy. Kryzys występuje w rejonie punktów zwrotnych. Wielu pilotów, zwłaszcza tych, którzy przylecieli później, ma trudności w odzyskaniu wysokości po meldowaniu. Traci cenny czas przodownik Wróblewski.

A amerykańscy szybownicy są już na mecie. Obserwujemy zegarki. Jaka będzie różnica czasu między nimi, a naszymi zawodnikami? Wpada na metę „Zefir 4" z numerem 32. To Królikowski. A Wróblewskiego, na którego tak bardzo czeka wielu kibiców, wciąż nie ma. Przylatuje wreszcie późno, gdy większość szybowców dawno już siedziała na lotnisku. Będzie strata. Duża? Maszyna cyfrowa Odra-1 204 liczy. Okazuje się, że dobry wybór należał do tych zawodników, którzy odeszli wcześniej na trasę, warunki były chyba trochę lepsze. Dlatego najlepszy wynik z Polaków osiągnął Królikowski, podciągnęli się też reprezentanci biało-czerwonych barw w klasie standard. Wróblewski natomiast spadł na piątą pozycję i od prowadzącego w klasyfikacji klasy otwartej Austriaka dzielą go 163 punkty. Może do odrobienia?

Mówi zwycięzca VI konkurencji w klasie standard XI SMŚ Henri Stouffs (Belgia):

— Była to katastroficzną dla mnie historia... Bo konkurencja, myślę o wyborze długości trasy, została dobrze dobrana do warunków meteorologicznych. Były, jak wiadomo, dwie osie przelotów — dla klasy otwartej i standard. Lepsze warunki układały się na osi dla klasy otwartej i większość pilotów kontynuowała przelot po niej, w odpowiednim momencie przechodząc do swojego punktu zwrotnego.

W pierwszą stronę leciało mi się zupełnie dobrze. Decyzji wymagało tylko kontynuowanie przelotu w rejonie jeziorek leżących na trasie. Obchodzić je, czy przeciąć? Wyglądało to niezbyt zachęcająco, ale zdecydowałem się przeciąć i... dobrze zrobiłem. Zameldowałem się na wysokości 1 000 metrów i w odległości 2—3 km od punktu zwrotnego wykręciłem się do podstawy chmur. Leciałem jakiś czas po prostej i na wysokości 1 500 metrów minąłem wznoszenie o prędkości 2,5 m/s. Opuściłem je, sądząc, że będzie dalej lepsze. Przede mną były zachęcające cumulusiki.

Niestety. W poszukiwaniu wznoszenia spadłem do wysokości 300 metrów. Nie jest to tak strasznie nisko, było to jednak dostatecznie nisko jak na warunki panujące w dniu dzisiejszym i konieczność długotrwałego „żebrania". Wiele czasu straciłem, krążąc w kominie o prędkości 0—0,5 m/s, ale w końcu wyszedłem na wysokość 800 m. Przeskoczyłem do lepszego komina i dość szybko wyszedłem na 2 000 m. Ze złości zdecydowałem się lecieć od razu na lotnisko. Dolot był bardzo ryzykowny. Można powiedzieć, że się do mety doczołgałem. Przekonany byłem, że moi konkurenci

nabili mnie gdzieś o kwadrans. Na pewno bowiem byłbym szybciej, gdybym nie zostawił tych 2,5 m/s na wysokości 1 500 metrów. Decyzja ta groziła mi katastrofą, ale ostatecznie nie okazała się taka zła.

Mówi zwycięzca V konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ Heinz Huth (NRF):

— Zadanie dnia było dobrane dokładnie, nie mogło być dłuższe. Na trasie były chmury, ale raczej tylko na drodze klasy otwartej i wielu pilotów z klasy standard korzystało z naszej trasy. Wznoszenia wynosiły 3—4 m/s, choć były poszarpane.

Był to najlepszy mój dzień w obecnych mistrzostwach. Po prostu wszystko mi wychodziło. Dolot wykonałem z wysokości 1 800 metrów z odległości 55 kilometrów.

VI konkurencję w klasie standard i V w otwartej XI SMŚ komentuje kierownik ekipy holenderskiej p. Menno Jacob Manting:

— Na początek coś z własnego podwórka. Nasz reprezentant Dekkers był dziewiąty w klasyfikacji ogólnej. Postawił więc wszystko na jedną kartę w tej konkurencji. Poleciał niezwykle szybko i... po obejściu punktu zwrotnego musiał lądować, jako jedyny zawodnik w klasie otwartej. No cóż, pech.

To był dobry dzień. Zadanie prawidłowe. Dobrze dobrana konkurencja szybkościowa, w której wysoko ceniona była umiejętność szybkiego latania i dobrej taktyki. Nie wystarczy latać szybko, ale trzeba również robić to pewnie. Inni nasi zawodnicy nie uzyskali błyskotliwych wyników, ale dolecieli do mety. A ten, który rzucił 0,5 m/s wznoszenia i szukał czegoś lepszego — wrócił na wozie transportowym. Oczywiście nie mamy mu tego za złe. Sport jest sportem i zawodnik dla zwycięstwa musi ryzykować.

Tego dnia warunki meteorologiczne, które spotkali piloci na trasie, zgadzały się z prognozą na odprawie. Nasi piloci zwrócili już uwagę, że w przypadku średnich wznoszeń odległości między kominami są w Polsce nieco większe niż w Holandii. U nas strefy wznoszeń są położone gęściej. Wiele słyszeliśmy o polskich odznakach i diamentach. Myśleliśmy, że w Holandii jest je robić znacznie trudniej. Tu zobaczyliśmy, że te diamenty nie lecą z nieba. Na przykład, gdy tu padał deszcz, dowiedzieliśmy się telefonicznie, że w Holandii wykonano kilka przelotów po trasie trójkąta 300 km i otwartych ponad 500 kilometrów. U nas nie wolno wykonywać żadnych lotów chmurowych i po diamenty wysokościowe musimy jeździć na zagraniczne szybowiska. Liczymy także na polski Jeżów.

(pom.)

VII KONKURENCJA

w klasie standard

LESZNO-PIOTRKÓW-LESZNO i dalej

VI KONKURENCJA

w klasie otwartej

LESZNO-KOŃSKIE-LESZNO i dalej

20 czerwca 1968 r.

PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się na skraju zatoki niżowej, która zbliża się do Leszna znad południowej części NRD i Czechosłowacji. Z rana zachmurzenie niewielkie, w ciągu dnia umiarkowane, okresami duże, a po południu przelotne deszcze i burze. Chmury: 2/8—3/8 altocumulus i cirrus powyżej 3 000 metrów, po godz. 10.00 3/8—5/8 cumulus, cumulonimbus o podstawach 1 300—1 600 m. W zaburzeniach 5/8—7/8 Cb 800—1 000 m. Wierzchołki Cb do 9 000 m. Okresami 3/8—4/8 Ac Ci powyżej 3 000 m. Widzialność powyżej 10 km, a w deszczu i burzy 5—8 km. Wiatr dolny zmienny, przeważnie 130°—160° o prędkości 10—15 km/h, w okresie burz silniejszy i porywisty. Wiatry górne z kierunków południowych o prędkości około 30 km/h. W zasięgu chmur Cb wiatry silniejsze i porywiste oraz turbulencja. Izoterma 0°C na wysokości 3 500 m. W chmurach powyżej izotermy 0°C oblodzenie. Temperatura maksymalna około 29°C. Termika burz cieplnych. Wznoszenia pod chmurami: średnie 2—2,5 m/s, maksymalne 3—4 m/s. Wznoszenia w chmurach Cb bardzo silne. Okresami zanik termiki spowodowany rozlewaniem się chmur Cb.

Po jednym nielotnym dniu znów spotykamy się na porannej odprawie przed startem. Mistrzostwa już na finiszu. Wszyscy chcą walczyć, zwyciężać w decydującym momencie. Prognoza meteorologiczna jest bardzo frapująca. Mogłyby być bardzo interesujące loty i wyniki. Cóż, kiedy służba ruchu ograniczyła wysokość lotów do 2 000 metrów, co praktycznie pozbawia szybowników możliwości wykazania się swoimi umiejętnościami latania w chmurach.

Kierownik sportowy uznał, że najwyższa już pora na konkurencję odległościową, tak ulubioną w krajach zachodnich. Ogłasza więc, że w dniu 20 czerwca br. zadanie w VII konkurencji dla klasy standard będzie polegało na przelocie po wyznaczonej trasie z Leszna do Piotrkowa i z powrotem, a następnie dalej w kierunku Zielonej Góry. Podobnie wygląda próba dla klasy otwartej, z tym, że punkt zwrotny umieszczony jest w Końskich. Odległość do punktów zwrotnych niebagatelna — do Piotrkowa 227, a do Końskich aż 278 km.

Przy konkurencji z góry zapowiedzianej jako „po wyznaczonej trasie" zwycięzca otrzymuje 1 000 punktów, a pozostali zawodnicy odpowiednio mniej. Można więc było przewidywać, że każdy kilometr przeleciany będzie miał wartość wielu punktów. Ilu? To zależy od odległości pokonanej przez najlepszego w tym dniu pilota. Warto więc nim zostać. Myśleli tak nie tylko nasi reprezentanci. Pretendentów do czołowych miejsc jest co najmniej kilkunastu. A i pozostali myślą o awansie.

Przed startem piloci wyjątkowo dokładnie sprawdzają przyrządy służące do pilotażu bez widoczności ziemi. Sztuczne horyzonty, chyłomierze, zakrętomierze. Na wielu maszynach z satysfakcją obserwujemy polskie przyrządy produkcji PZL. Korzysta z nich także faworyt w klasie standard, mistrz szybowcowy USA Andrew Smith.

O godzinie 11.00 pierwsza idzie w powietrze klasa otwarta. Warunki jednak są jeszcze kiepskie. Nie wszyscy zawodnicy zdołali się nawet utrzymać od razu w powietrzu i muszą powtarzać start. Z kolei wzbija się klasa standard. Chmury kłębiaste szybko rosną, warunki zdecydowanie się poprawiają.

Nie ma na co czekać — idziemy! Słowa te w rozmaitych językach brzmią w eterze. Rozpoczyna się walka na trasie. Już po pierwszych kilkudziesięciu kilometrach przelotu na drodze szybowników wyrastają potężne cumulonimbusy.

Piloci stają przed poważnym dylematem. Jak po wyjściu z takiej chmury znaleźć „połączenie" do dalszego lotu? Jak w silnym wznoszeniu uniknąć przekroczenia dopuszczalnej wysokości? A congestusy szybko rosną, przybierają postać Cb, rozlewają się i wtedy w całej okolicy komina ni śladu.

Decyzje są różne. Jedni przedzierają się po trasie i... padają. Inni próbują obchodzić burze na trasie — stroną północną lub południową. Wydaje się, że na południu jest lepiej. Jeden udany przeskok w tę stronę, drugi. Od trasy coraz dalej. Jak wykorzystać zdobytą wysokość? Czy wracać na trasę i lądować, bo tam nie widać szansy na wznoszenia, czy brnąć dalej, a nuż rejon burz da się ominąć? Odejście od trasy to wprawdzie szansa na dobry wynik, ale też ogromne ryzyko. W razie lądowania z dala od wyznaczonej trasy, pilotowi od przelecianej odległości odejmuje się dystans dzielący go od osi zadanej trasy.



Frantisek Matousek — reprezentant Czechosłowacji, latał w czasie XI SMŚ na nowej wersji „Orlika".

Makula decyduje się pozostałą wysokość wytracić na powrót do trasy. Decyzja prawidłowa — zajmuje miejsce w czołówce. Obrońca tytułu Jan Wróblewski jest aktualnie piąty. Stawia więc wszystko na jedną kartę. Leci dalej na południe. Chce zwyciężyć. Niestety. Tym razem szczęście nie sprzyjało odważnym. Ląduje daleko od trasy. Odliczą mu wiele kilometrów. Straci dużo punktów.

Przez całą noc wracają szybownicy z trasy. Towarzyszą im deszcze i błyskawice. Komisja sędziowska skrupulatnie kontroluje barografy. Wszakże przekroczenie wysokości dopuszczalnej — to wielkie możliwości na dłuższy przeskok, decydujące o wyniku „połączenie" z następną chmurą. Wynika kilka kwestii spornych. Dwóch zawodników przekroczyło dozwoloną wysokość, kilku nie włączyło barografów (tłumaczą to niesprawnością przyrządu). Komisja słusznie takich wyników nie uznaje. Piloci piszą protest do międzynarodowego jury, składającego się z kierowników ekip. Jednym z „protestujących" jest nasz reprezentant

CIĄG DALSZY NA STR. 12

Szwedzki szybownik Goran Ax, latający na „Phoebus C" (na zdjęciu), był o krok od sukcesu.



SAMOLOTEM Z LONDYNU DO PARYŻA

ZALEDWIE W 25 GODZIN i 11 MINUT

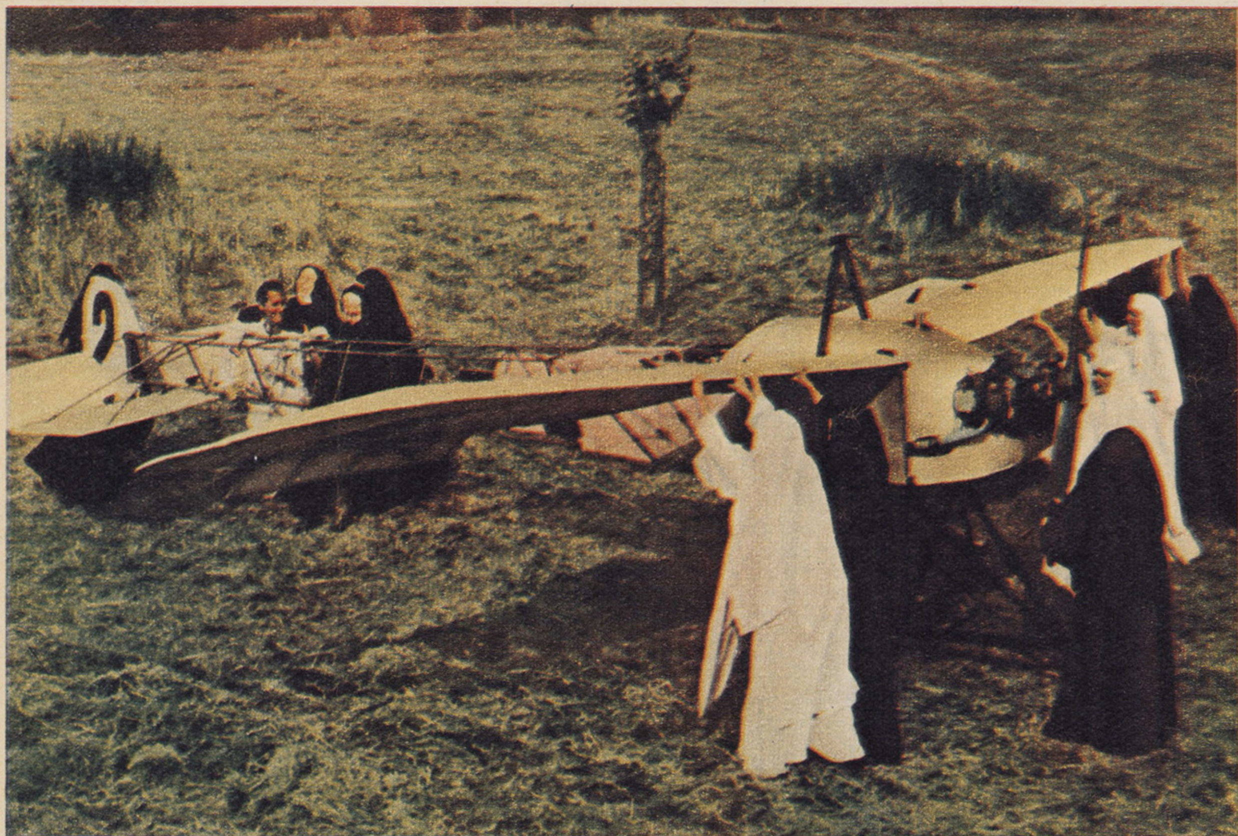
KOMEDIA lotnicza jest bardzo rzadkim gościem nie tylko na naszych, lecz również i na światowych ekranach. Oczywiście, zdarzały się komedie reklamowane jako lotnicze, ale więcej w nich było mniej lub bardziej wesołej paplaniny, niż samego latania, a samoloty pokazywane były „przy okazji" i stanowiły jakieś odległe tło rozgrywanych przeważnie we wnętrzach biurowców lub w sypialniach akcji. Nie lepiej działo się i w polskiej podobno komedii i w podobno lotniczej pt. „Paryż — Warszawa bez wizy".

Tym razem na ekrany naszych kin wchodzi nie tylko pełnokrwista, ale i narowista komedia lotnicza, w której główne role „grają" samoloty. Film reżyserował Anglik Ken Annakin, nadając mu chyba najdłuższy w historii kina tytuł „Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach, czyli jak przeleciałem z Londynu do Paryża w 25 godzin i 11 minut", co w wersji polskiej skrócone zostało o połowę.

Skąd wziął się pomysł napisania scenariusza tej zrobionej nie według reguł angielskiego humoru lotniczej komedii przygodowej?

U podstaw scenariusza legł autentyczny fakt, który w 1910 roku zelektryzował bez mała cały świat. Był nim wyścig aeroplanów przez kanał La Manche na trasie Londyn — Paryż. Fakt ten twórcy filmu wykorzystali nie w celach rekonstrukcji tego historycznego już wydarzenia, lecz dla wykorzystania go w 55 lat później do uroczej i szokująco wesołej komedii filmowej.

W swej lotniczej burlesce reż. Ken Annakin świadomie zrezygnował z priorytetu fabuły na korzyść barwnego, wręcz galopującego widowiska, w którym zaskakujące efekty zdjęciowe nie pozwalają odróżnić ujęć trickowych od naturalnych. W tych kadrach zawarta jest niewidoczna praca znakomitych modelarzy i znawców akrobacji powietrznej. Film zresztą nie mógłby być zrealizowany bez sztabu techników i konsultantów lotnictwa, którzy tchnęli ducha w przedpotopowe już maszyny z pionierskich lat awiacji. To dzięki nim









patrzymy z niedowierzaniem na to co się dzieje na ekranie, a co prasa anglosaska określiła mianem „czystego szaleństwa".

„Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach" to jedyna w swym rodzaju i już chyba niepowtarzalna rewia latających muzealnych eksponatów prehistorii lotnictwa. Przez ponad dwie godziny trwa filmowa parada przedziwnych latających stworów z pierwszych lat naszego wieku; ostatni „challenge" pradziadków Farmanów, Bleriotów, Voisinów, Moranów...

Wszystkie te „skrzydlate nieporozumienia" unoszą się jakimś cudem w powietrzu, bezkarnie urągając prawom aerodynamiki. Co więcej, potrafią wykonywać przekomiczne ewolucje i przedziwną akrobację powietrzną. Oczywiście, w tych scenach występują już dublerzy, aby nie ryzykować ewentualnych wypadków wśród kosztownej plejady międzynarodowych aktorów o tak renomowanych nazwiskach jak Alberto Sordi, Jean-Pierre Cassel czy Stuart Whitman.

Jak przystało na rasową komedię, film roi się od przezabawnych gagów. I co ciekawsze, wszyscy krytycy zagraniczni zgodnie podkreślają, iż najweselsze komediowe momenty „grają aeroplany", a nie, jak można by się spodziewać, z pewnością świetni aktorzy. Tego chyba reżyser nie przewidywał w koncepcji filmu, ale faktem jest, że cudaczne maszyny, wyglądem swym przypominające jakieś latające kojce lub klatki na drób, przebojem wtargnęły na ekran, spychając ludzi na dalszy plan. A trzeba przyznać, że te przedziwne stwory mimo, a może z powodu, sędziwego wieku zachowują się narowiście, wcale nie mając ochoty słuchać sterów i to one są właśnie autorami najlepszych gagów, nieporozumień i śmiesznych cyrkowych popisów.

Na tym lotniczym koncercie w scenerii zaskakujących podstępów, prywatnych sabotaży, przedziwnych kraks i przymusowych lądowań na ziemi i wodzie, rozwija się intryga filmu, stawką której jest nie tylko 10 000 funtów i serce córki lorda, lecz również honor sztandaru narodowego.

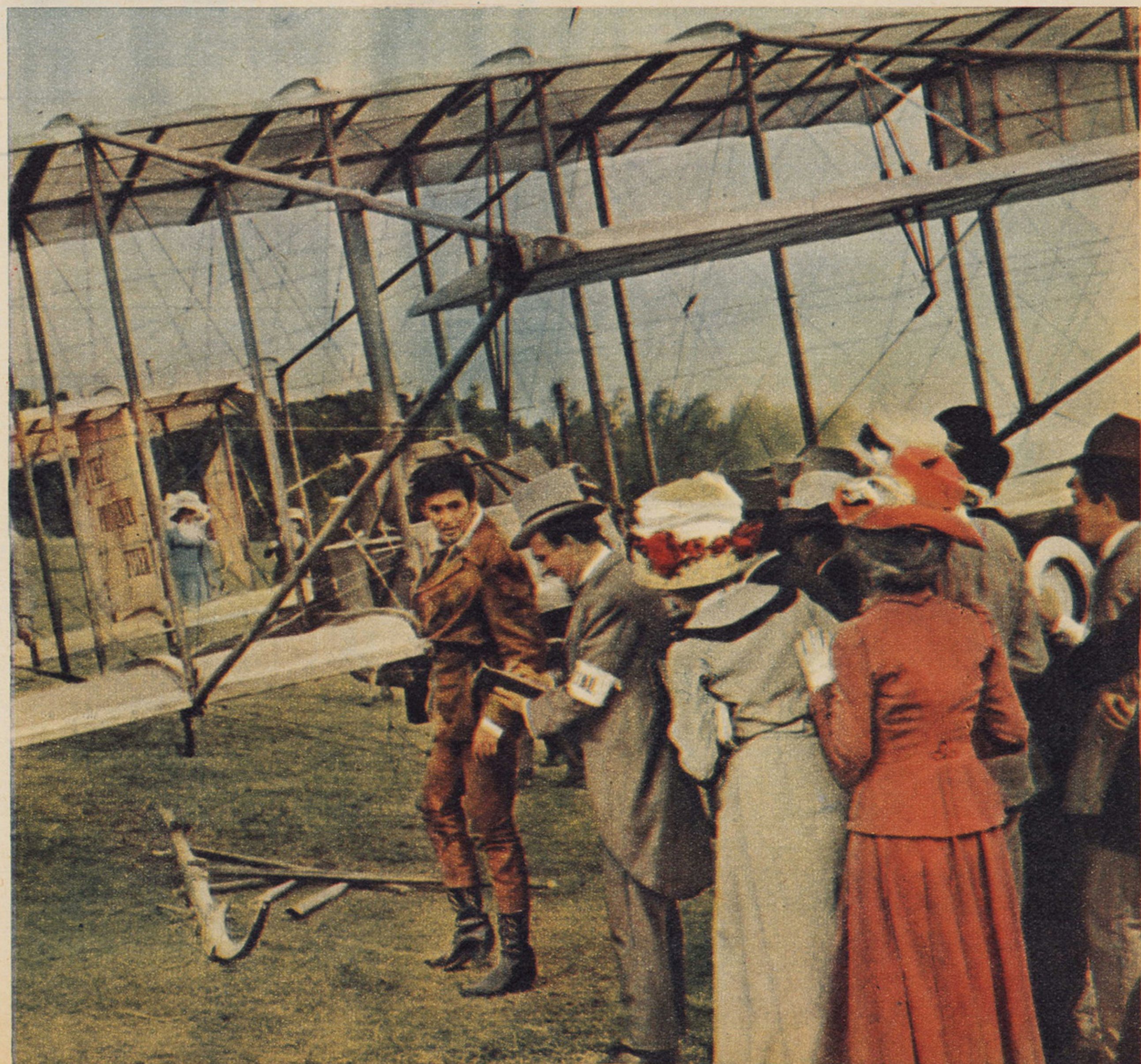
Kto wygra wielki wyścig? Francuz, Włoch, Japończyk, a może Niemiec. Rok 1910. Nie ma ważniejszego wydarzenia w Europie. Sensacja! — krzyczą tytuły gazet. Gigantyczny lot na trasie Londyn — Paryż! Telegrafy czekają, by jak najszybciej roznieść sensacyjną wiadomość...

Atmosferę i urok tamtych czasów dobrze oddał w swej lotniczej, zabawnej karuzeli ongiś „szalejący reporter", dziś już twórca wielu filmów — Ken Annakin. „Wspaniali mężczyźni" są filmem zrobionym z niebywałym rozmachem i dużym nakładem finansowym.

Szkoda tylko, że nie wszyscy widzowie będą mogli podziwiać ten „zwariowany film" w jego naturalnej urodzie, tj. w przepysznym kolorze, wyświetlanym na 70 mm taśmie.

ADAM ZARZYCKI

„Ci wspaniali mężczyźni w swych latających maszynach" — film prod. angielskiej. Reżyseria: Ken Annakin. Wykonawcy: Stuart Whitman, James Fox, Gert Froebe, Alberto Sordi, Jean-Pierre Cassel, Sarah Miles, Irina Demick i inni. Produkcja 1965 r.



NA ZIEMI W POWIETRZU W KOSMOSIE

SZYBOWNICTWO

● **Philip Wills**, jedna z najbardziej znanych postaci międzynarodowego szybownictwa, odszedł ze stanowiska przewodniczącego Brytyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego (BGA), które piastował w okresie niemal 19 lat. Wills jest autorem kilku książek z dziedziny szybownictwa. Jako drugi pilot brytyjski uzyskał w r. 1934 srebrną odznakę, jako trzeci na świecie — złotą odznakę (1938 r.) i jako drugi w Anglii — zdobył trzy diamenty do złotej odznaki (1960 r.). W roku 1952 zdobył w Madrycie tytuł mistrza świata w kategorii szybowców jednomiejscowych. Jego funkcje w BGA objął Peter Scott, mistrz szybowcowy Wielkiej Brytanii z r. 1963.

MILITARIA

● **Gazeta** radzieckiej Floty Powietrznej „Na straże Zapolaria" przynosi interesującą korespondencje o niecodziennie spotykanej załodze jednego z samolotów Floty Północnej. Pierwszym pilotem tej maszyny jest mjr W. W. Puczeńkin, zaś strzelcem-radiotelegrafistą — jego syn, ppor. Oleg Puczeńkin. Oleg, gdy go powołano do wojska, sam wybrał lotnictwo. Po odbytym przeszkoleniu — zgłosił się do służby na Północy, gdzie trafił do załogi swego ojca.

● **Na** lotnisku wojskowym Dübendorf odbyły się w dniach 28 i 29 czerwca br. 12 z kolei mistrzostwa szwajcarskiego lotnictwa wojskowego. W tym roku, oprócz pilotów maszyn odrzutowych z jednostek liniowych oraz pilotów śmigłowcowych i z eskadr samolotów łącznikowych — udział w zawodach wzięli po raz pierwszy żołnierze z formacji naziemnych lotnictwa. Zawodnicy wszystkich kategorii rozgrywali konkurencje dziesięcioboju, w zakresie pilotażu, techniki i taktyki oraz dziedzin sportowych. I tak np. piloci odrzutowi odbywali m.in. zespołowe loty nawigacyjne, rozpoznawcze (w locie niskim), strzelanie do celów naziemnych z działek pokładowych i akrobację na samolotach Pilatus P-2 i P-3. Piloci łącznikowi współzawodniczyli w zrzutach meldunków, dokładności lądowania, akrobacji i wykonywania zadań nawigacyjnych w lotach niskich. Zawodnicy z formacji naziemnych rozgrywali konkurencje dotyczące szybkości i precyzji obsługi samolotów.

POLONICA

● **Mircea** Finescu, znany szybownik rumuński i wielokrotny rekordzista, zamieścił na łamach miesięcznika „Sport si Technica", z czerwca br., obszerny artykuł na temat XI Szybowcowych Mistrzostw Świata w Lesznie. Artykuł ilustrowany jest zdjęciem polskiego „Zefira" w locie nad Lesznem i reprodukcją plakatu mistrzostw.

● **Na** całej stronie węgierskiego miesięcznika lotniczego „Repülés" zamieszczono zdjęcia wnętrza kabiny polskiego „Zefira" na lotnisku w Lesznie.

REKORDY SZYBOWCOWE w ZSRR

6 czerwca br. radzieccy szybownicy ustanowili dwa nowe rekordy ZSRR. Tamara Zagajnowa, autorka niedawno ustanowionego rekordu międzynarodowego w przelocie po trasie trójkąta 500 km, wykonała przelot docelowo-powrotny Orzeł—Tamarowka k. Biełgorodu—Orzeł, długości 490 km. Jest to rekord ZSRR w kategorii kobiet. Anatolij Kowal ustanowił natomiast nowy rekord ZSRR w kategorii mężczyzn, przelatując trasę docelowo-powrotną długości 540 km. Poprzedni rekord należał do Wiktora Gonczarenki i wynosił 522 km. Zagajnowa i Kowal ustanowili swe rekordy na radzieckich szybowcach A-15.

RÓŻNE

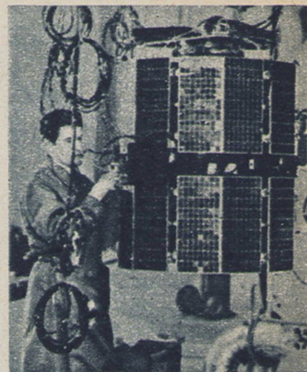
● **Niedawno** 80-lecie urodzin obchodził najstarszy lotnik radzieckiej Gruzji, Michaił Maczawariani. Zaczął on latać w 1913 roku, ukończywszy szkołę pilotów w Gatczynie. W czasie pierwszej wojny światowej Maczawariani zestrzelił jeden samolot niemiecki — „Albatros". Był dwukrotnie ranny. W roku 1927 w zespole samolotów radzieckich, dokonał bardzo trudnego na owe czasy przelotu z Tbilisi do Moskwy, ponad głównym łańcuchem Kaukazu.

● **Jubileusz** 70-lecia obchodził ostatnio mistrz sportu ZSRR, pułkownik w stanie spoczynku Leonid Minow, pionier radzieckiego spadochroniarstwa. Minow w roku 1929 jako pierwszy lotnik radziecki wykonał skok ze spadochronem. Tego samego roku, na zawodach, jakie rozegrane zostały z udziałem spadochroniarzy radzieckich i amerykańskich, Minow zajął 3 miejsce. Wyszkolona przez niego grupa radzieckich skoczków wykonała 26 lipca 1930 roku w Woroneżu pierwszy skok zespołowy w ZSRR. Minow jest również pionierem desantów spadochronowych w armii radzieckiej. W dziedzinie rozwoju radzieckiego spadochroniarstwa Minow aktywnie działał prawie 40 lat. Oprócz sportu spadochronowego — Leonid Minow aktywnie uprawiał sport samolotowy (był również pilotem wojskowym) oraz szybowcowy.

● **Zachodnioniemieckie** statystyki podają, że w roku 1967 straciło życie w wypadkach lotniczych 66 pilotów samolotowych, szybowcowych i spadochroniarzy na terenie NRF. W sporcie samolotowym śmierć poniosło 44 osoby, w szybownictwie — 15 (na 64 ciężkie wypadki), w szybownictwie silnikowym — 1 osoba (na 7 wypadków), w spadochroniarstwie — 2 osoby (na 5 ciężkich wypadków). Statystyki obejmują również wypadki śmigłowcowe — było ich siedem, przy czym 3 osoby poniosły śmierć.

● **W Rodezji** udało się, dzięki użyciu śmigłowca, uchronić od zagłady wielkie stado słoni. Zwierzęta te, jak zameldowali lotnicy, wędrowały do rejonu opanowanego przez śmiercionośne muchy afrykańskie tse-tse. Wysłano natychmiast śmigłowiec, który odegnał słonie od niebezpiecznej okolicy i skierował je w inne rejony, wolne od much.

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA



Pierwszy tzw. satelita europejski „Esro II", wyrzucony na orbitę Ziemi 17 maja br. Ciężar satelity — 80 kG.

Astronauta amerykański James Irvin i pilot doświadczalny Gerald Gibbons przebywali parę godzin w specjalnym symulatorze, odtwarzającym warunki pobytu na Księżycu. Eksperyment ten był pierwszym z serii przewidzianych prób naziemnych, dokonywanych przy pomocy pojazdu księżycowego (LM). Godny uwagi jest fakt, że podczas próby obaj piloci oddychali czystym tlenem, przebywając w identycznych warunkach co załoga „Apollo" w 1967 r. podczas katastrofy.

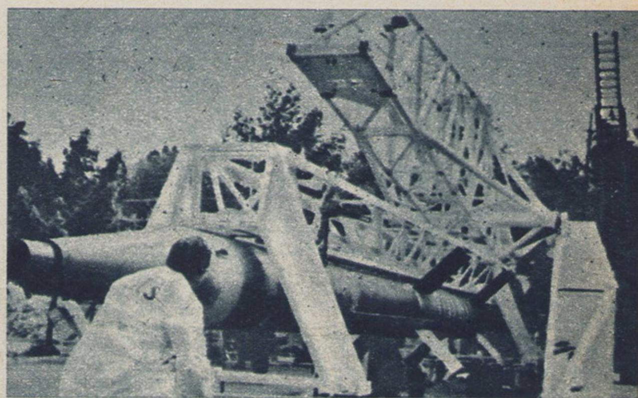
☆

Dwa ciekawe projekty wyrzucenia sond kosmicznych opracowano na Uniwersytecie w Michigan (USA). Jeden z nich, noszący miano Spectrum (skrót literowy przedsięwzięcia), zakłada wysłanie małej sondy słonecznej o masie 19 kg, a drugi przewiduje wysłanie sondy meteorologicznej (Stratum) o masie 105 kg. Projekty zostaną zrealizowane wy-

no sześć radzieckich rakiet sondażowych z terenu Ziemi Franciszka Józefa. Rakiety operowały na wysokościach około 180 km, przynosząc dane o właściwościach atmosfery podbiegunowej. Wyniki sondaży aerologicznych opracowywane są w moskiewskim instytucie hydrologiczno-meteorologicznym.

☆

NASA zapowiada wyrzucenie w roku 1970 małego satelity astronomicznego SAS-A (Small Astronomy Satelite).



W biurze konstrukcyjnym ATS w Tarbes (Francja) opracowano wyrzutnię F-1 dla rakietowych pocisków sondażowych. Na zdjęciu: Makieta pocisku „Eridan" na wyrzutni.

łącznie przy współudziale studentów uczelni w Michigan, z wyjątkiem oczywiście rakiet nośnych.

☆

Brytyjski satelita „Ariel-III" okrąża Ziemię już rok. Porusza się on po orbicie 494/600 km i dokonał przeszło 5 500 okrążeń naszego globu. Aparatura satelity działa bez zarzutu. „Ariel-III" prowadzi badania wysokich warstw atmosfery, służy meteorologom i astronomom.

☆

Niemiecka Republika Federalna stale zwiększa budżet na badania kosmiczne. Na realizację programów narodowych przeznaczono w roku bieżącym sumę 175,9 mln marek, a na programy międzynarodowe 158,8 mln marek. Zachodnia prasa fachowa podkreśla, że w roku 1971 NRF będzie wydatkować 1,8 mld marek na cele kosmiczne. Ile w tych badaniach będzie tak zwanej czystej nauki, a ile prób zbrojeniowych — trudno na razie przewidzieć.

☆

W ramach współpracy naukowo-technicznej ZSRR — Francja wyrzucono niedaw-

Masa satelity wynosić ma 150 kg, z czego 63 kg stanowić będzie wyposażenie badawcze. Orbita satelity przebiegać ma na wysokości 530 km.

☆

Ile sztucznych ciał niebieskich krąży aktualnie w Kosmosie? Na pytanie to dają precyzyjną odpowiedź zestawienia, prowadzone przez wszystkie stacje obserwacyjne na świecie. I tak z ZSRR na orbitę ziemską wyrzucono 234 obiekty, 6 na Księżyc, 3 na orbitę księżycową, 2 na Wenus, 8 na orbitę słoneczną. Ogółem pozostaje do chwili obecnej 67 satelitów na swoich orbitach. Wszystkie państwa umieściły na różnych orbitach 780 obiektów kosmicznych. Z liczby tej w Kosmosie znajdują się jeszcze 343 obiekty. Dane powyższe odnoszą się do końca roku 1967.

☆

Niedawno technicy amerykańscy zaprezentowali nową kamerę telewizyjną, przystosowaną dla kosmonautów. Kamera waży 3 kG i jest odpowiednio zabezpieczona od wstrząsów i wibracji. Może być eksploatowana w temperaturach od plus 120 do minus 50 stopni C.

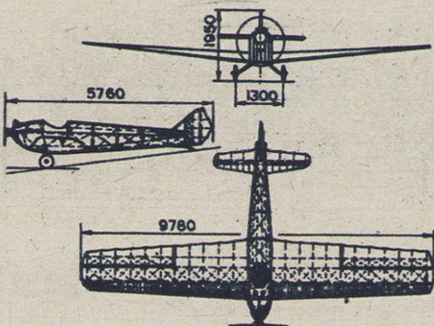
SAMOLOTY KRAJU RAD

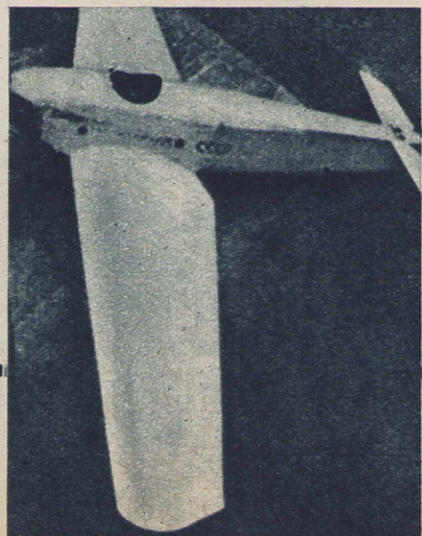
„BURIEWIESTNIK" S-4

Wśród wielu typów lekkich samolotów i szybowców, zbudowanych w pierwszych latach tworzenia radzieckiego lotnictwa, poczesne miejsce zajmują maszyny lotnika wojskowego, inżyniera Wiaczesława Niewdaczina. Budował on je z pomocą pracowników remizy tramwajowej, członków Stowarzyszenia Przyjaciół Floty Powietrznej (ODWF). Pierwsza „awionetka" — jak wówczas określano małe, lekkie samoloty — nazwana „Buriewiestnik" (Albatros) S-2, odbyła pierwsze loty w sierpniu 1924 roku. W roku 1926 odbył próby na nartach i kołach „Buriewiestnik" S-3. Następnie Niewdaczin i jego pomocnicy zbudowali kolejną „awionetkę" — „Buriewiestnika" S-4, z silnikiem o mocy 18 KM. Samolot okazał się bardzo udany: był lekki, łatwy w pilotażu, dysponował dobrą prędkością (do 145 km/h) i pułapem. Na S-4 pilot A. I. Żukow w lipcu 1927 roku ustanowił rekord wysokości dla lekkich samolotów — 5 500 m.

„Buriewiestniki" były bardzo oryginalnymi konstrukcjami, z minimalnym zastosowaniem metalu. Wolnonośne dolnopłaty, posiadały płytowy statecznik kierunkowy. Kadłub drewniany, kratownicowy. Skrzydła — dwudźwigarowe. Podwozie wykonane z giętego jesionu. Nawet koła były z drewna, z obręczami obciągniętymi skórą. Zimą S-4 otrzymywał narty.

Na rysunku i zdjęciu: „Buriewiestnik" S-4.





PRZED MISTRZOSTWAMI W KROŚNIE

W tym roku po raz pierwszy od wielu lat na mistrzostwach Polski zaprezentowane zostaną wszystkie dziedziny modelarstwa, w tym małe rakietnictwo. Krosno nad Wisłokiem stanie się widownią wielkiej i pięknej imprezy — już za miesiąc. Zgrupowanie wszystkich kategorii modeli umożliwi na pewno szeroką wymianę doświadczeń wśród młodych konstruktorów. Kto wie, czy nie zostaną ustanowione jakieś nowe rekordy w poszczególnych klasach. **Wiadomo, że niektórzy zawodnicy przygotowują swoje małe statki latające właśnie do lotów rekordowych, pragnąc w ten sposób uczcić zbliżający się V Zjazd Partii.**

Do mistrzostw, co prawda, pozostało już niedużo czasu, ale można i trzeba go wykorzystać na staranne przygotowanie modeli i ich podzespołów, na próby w locie oraz na — uzupełnienie swej wiedzy teoretycznej. Na mistrzostwach nie powinny zaskoczyć nas najmniejsze niespodzianki, a pełną sprawność osiągnąć można, o czym wszyscy dobrze wiedzą, tylko przez systematyczne doskonalenie nabytych umiejętności. Wspominając o lotach rekordowych, mamy na myśli również i modele rakiet. I tu niezbędne wyjaśnienie: **chodzi nam o to, aby mistrzostwa krośnieńskie pozostawiły większy ślad po sobie niż dotychczasowe imprezy.** Jak dotąd, pozostawiamy po zawodach tylko punkty, które są martwymi liczbami nie obrazującymi wysiłku danego konstruktora. **Obrazem tego wysiłku powinny być nie tylko regulaminowe punkty, zdobyte w iluś tam lotach, ale konkretne wyniki, liczone w kilometrach i godzinach.** Stąd też gorący apel do organizatorów mistrzostw i zawodników: **śmielej atakujcie rekordy krajowe i międzynarodowe,** umożliwiając jak największej grupie modelarzy uzyskiwanie wyników, a nie tylko punktów regulaminowych. Zawody w ten sposób zdobędą większe uznanie i zrozumienie w całym społeczeństwie.

Jeden z naszych czytelników tak kiedyś napisał: „Przestańcie traktować nas jako komputery-maszyny liczące, podając stale punktowe wyniki w wielkich rubrykach. Chcemy widzieć wyniki konkretne!" Wydaje się, że miał rację, tym bardziej, że starsi modelarze przypominają sobie zapewne, ile niezapomnianych wrażeń przynosiły informacje o uzyskiwaniu przez modele odległości, wysokości i długotrwałości. I takie tradycje warto na pewno wskrzesić.

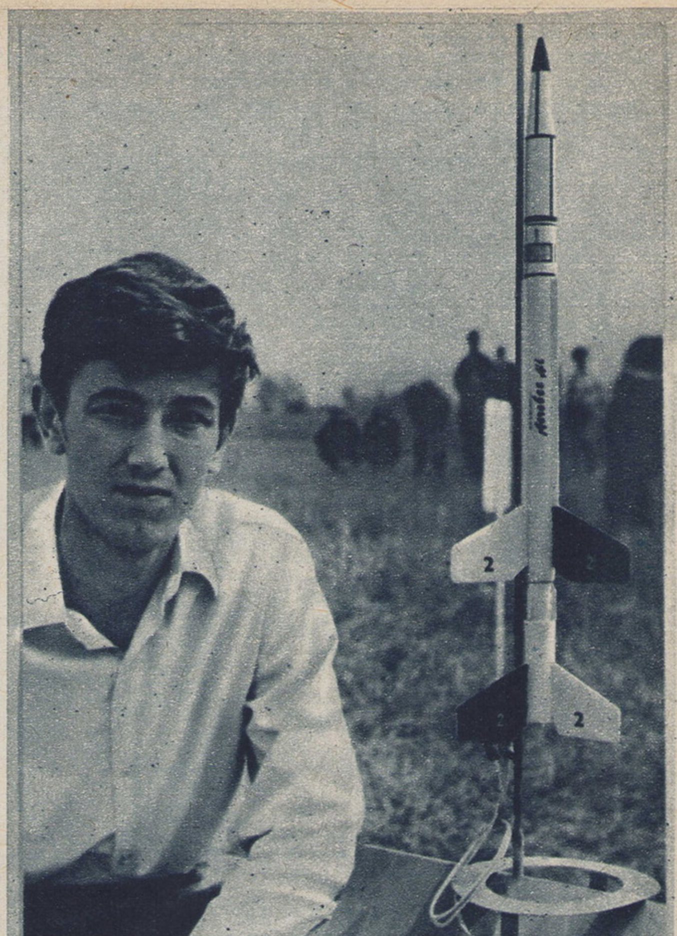
Małe rakietnictwo jest w tej szczęśliwej sytuacji, że tu liczy się wysokość i czas, walka zatem jest ciekawsza, a wyniki zrozumiałe dla wszystkich. Punktację czytelną dla specjalistów pozostawiamy tylko w ocenie „za wykonanie" za akrobację i inne konkurencje, których nie sposób oczywiście „rozszyfrować".

Jeśli chodzi o najnowsze zdobycze małego rakietnictwa, to już można zaobserwować wzrost zainteresowania modelami funkcjonalnymi i to takimi, które coś demonstrują, wprowadzają nowe tworzywa i — co ważne — automatykę. Samo otwarcie spadochronu nie wystarcza. Zaopatruje się zatem model w cały system spadochronów, w urządzenia rejestrujące zdobytą wysokość, w mikroaparaturę radiowo-odbiorczą lub nadawczą itp. Naturalnie, wyposażenie małej rakiety wymaga oceny komisji sędziowskiej, kto wie, czy nie powstanie konieczność utworzenia podkategorii modeli rakiet z wyposażeniem. Wydaje się, że ciągle otwierać musimy nowe i coraz nowsze kategorie, aby rósł postęp techniczny i młodzież mogła wszechstronnie rozwijać swoje zainteresowania. **Nagrody za postęp techniczny nie były jeszcze przyznawane w małym lotnictwie.** Być może w tym roku pojawią się pierwsi nagrodzeni i będziemy mogli upowszechnić ich osiągnięcia.

Na stronie tej zamieszczamy kilka zdjęć wykonanych w Dubnicy. Pokazują one pouczające modele rakiet redukcyjno-latających. Postęp w stosunku do roku ubiegłego jest ogromny i w tej kategorii, chociaż pamiętać musimy, że samo odwzorowanie danego pojazdu rakietowego nie powinno hamować pracy nad jego wyposażeniem. Połączenie pracy czysto modelarskiej z — nazwijmy to dumnie — „pomiarowo-badawczą" przyniesie z pewnością jeszcze większe korzyści zainteresowanym. Technika rakietowa ma zresztą to do siebie, że wymaga ciągłego postępu. Słabe zatem ma szanse na zawodach ten modelarz, który usiłuje startować ze starym modelem rakiety, wyposażonej w nienowy silnik.

W Krośnie liczymy na nowe, interesujące modele, które wykażą wysoki poziom przygotowania technicznego naszych młodych konstruktorów.

P. E.

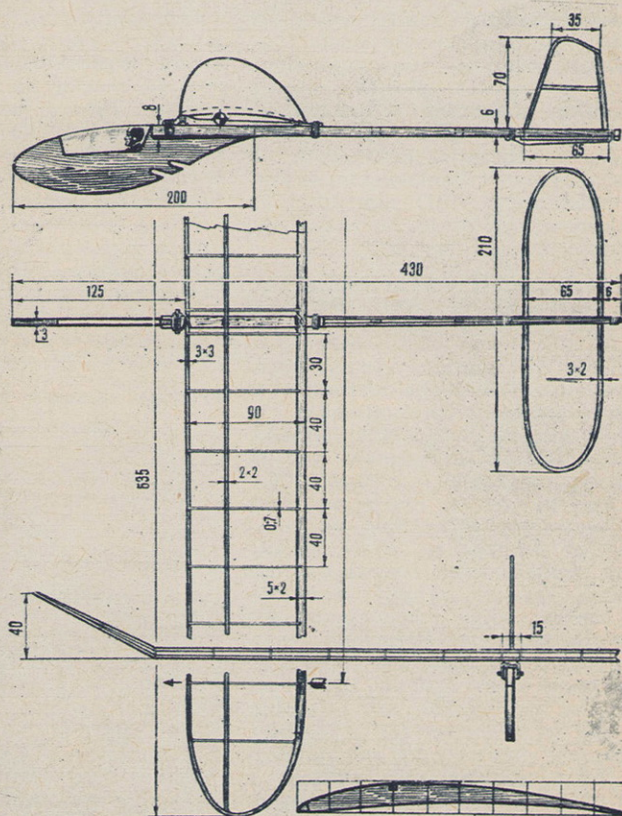


Dubnica — 1968. Milan Nikolić, zawodnik jugosłowiański z Belgradu, z modelem rakiety sondażowej, dwustopniowej, typu Aerobee-Hi".

SZKOLNY SZYBOWIEC

łatwy do wykonania

podczas wakacji







Dubnica — 1968. Prof. Ion Radu z Rumunii z „szybowcowym" rakietoplanem. Zajął ósme miejsce. Foto: J. Jarończyk (3)

Dubnica — 1968. Jiri Vavrek z Ostravy (CSRS) z modelem rakiety sondażowej produkcji japońskiej typu „Kappa 9.H.".

WYNIKI 6-tej konkurencji wyznaczonej na dzień 20 czerwca 1968:
Odległościowy przelot po wyznaczonej trasie Leszno — Końskie — kurs 284°.
Results of the 6th task set for 20 June 1968:
Distance along the set line Leszno — Końskie — heading 284°.

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	35	R. Seiler	Switzerl.	178	1000
2—3	41	N. Goodhart	Gr. Br.	168	929
2—3	24	D. Webb	Canada	168	929
4	6	A. Schubert	Austria	165	908
5—6	2	R. Frené	Argentina	164	901
5—6	20	A. Dekkers	Holland	164	901
7—8	8	B. Zegels	Belgium	160	873
7—8	7	A. Litt	Belgium	160	873
9—11	25	H. Rakowski	GDR	155	838
9—11	37	G. Ax	Sweden	155	838
9—11	1	R. Hossinger	Argentina	155	838
12	10	J. Šatny	CSRS	152	817
13	49	S. Thorstensen	Norway	151	810
14	23	C. Yeates	Canada	150	803
15	22	Z. Frenc	Yougosl.	146	775
16—17	28	H. Huth	GFR	144	761
16—17	5	H. Wödl	Austria	144	761
18	13	J. Horma	Finland	140	733
19	34	R. Johnson	USA	138	719
20	21	M. Gatolin	Yougosl.	135	698
21	29	A. Cameron	New Zeal.	124	620
22—23	45	W. Czuwikow	USSR	123	613
22—23	46	J. Rudenskij	USSR	123	613
24	38	G. Olsson	Sweden	122	606
25	16	M. Mercier	France	118	578
26	36	E. Ehrat	Switzerl.	116	564
27—28	12	C. Thomasen	Denmark	115	557
27—28	43	W. Vergani	Italy	115	557
29	9	M. Svoboda	CSRS	114	550
30	42	G. Burton	Gr. Br.	113	543 *)
31	3	M. Jinks	Australia	111	529
32—33	44	R. Manzoni	Italy	109	515
32—33	15	C. Gavillet	France	109	515
34	30	P. Heginbotham	New Zeal.	107	501
35	**32**	**M. Królikowski**	**POLAND**	**105**	**487**
36	14	S. Hämäläinen	Finland	104	480
37—38	39	J. Csepan	Hungary	101	459
37—38	4	J. Rowe	Australia	101	459
39—40	33	R. Schreder	USA	94	410
39—40	18	M. Ara	Spain	94	410
41	**31**	**J. Wróblewski**	**POLAND**	**78**	**297**
42	27	R. Spänig	GFR	73	262
43	19	J. Jungblut	Holland	71	248
44	40	I. Kunsági	Hungary	42	44
45—46	48	P. Junqueira	Brasil	34	0
45—46	17	A. Anglada	Spain	31	0

*) odwołanie uwzględnione przez Jury Międzynarodowe
*) the appeal accepted by the International Jury

WYNIKI 7-mej konkurencji wyznaczonej na dzień 20 czerwca 1968:
Odległościowy przelot po wyznaczonej trasie Leszno — Piotrków — kurs 283°.
Result of the 7th task set for 20 June 1968:
Distance along the set line Leszno — Piotrków — heading 283°.

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Odległość Distance	Punkty Points
1	97	P. A. Persson	Sweden	164	1000
2	87	R. Reid	New Zeal.	149	885
3—4	82	R. Lindner	GFR	147	870
3—4	94	U. Bloch	Switzerl.	147	870
5—6	56	H. Stouffs	Belgium	144	847
5—6	104	G. Perotti	Italy	144	847
7	60	A. Rusew	Bulgaria	142	832
8	**88**	**E. Makula**	**POLAND**	**141**	**824**
9	81	B. Nolte	GDR	139	809
10	85	T. Johannessen	Norway	138	801
11	**89**	**H. Muszczyński**	**POLAND**	**133**	**763 *)**
12	62	J. Vavra	CSRS	132	756
13	57	G. Defosse	Belgium	128	725
14	52	L. J. Stanley	Argentina	127	717
15	80	M. Blauert	GDR	117	641
16	55	J. Fritz	Austria	109	580 *)
17	92	G. Moffat jr	USA	108	573
18	93	A. Smith	USA	104	542
19	91	M. Finescu	Rumania	101	519
20	86	A. Fowke	New Zeal.	98	496
21	100	G. Petroczy	Hungary	94	466
22	95	H. Nietlispach	Switzerl.	81	367
23—24	73	E. Reparon	Holland	80	359
23—24	51	L. Urbancic	Argentina	80	359
25	96	S. Rodling	Sweden	75	321
26	74	I. Loughran	India	67	260 *)
27	75	T. Filippusson	Iceland	66	253
28—29	105	J. Kuzniecow	USSR	65	245
28—29	54	E. Schreibmaier	Austria	65	245
30	78	S. Fujikura	Japan	64	237
31—33	77	C. Perez	Chile	63	230
31—33	72	E. v. Bree	Holland	63	230
31—33	90	E. Iliescu	Rumania	63	230
34	102	J. Williamson	Gr. Br.	59	199 *)
35	79	W. Mix	Canada	53	153
36—38	68	J. C. Gombert	France	52	146
36—38	65	O. H. Didriksen	Denmark	52	146
36—38	107	W. Stepanović	Yougosl.	52	146
39	83	H. W. Grosse	GFR	50	123 *)
40	67	L. Liljamo	Finland	48	115
41	69	J. C. Penaud	France	47	108
42	70	J. Solé	Spain	44	85
43—44	66	M. Wiitanen	Finland	42	70
43—44	63	F. Matoušék	CSRS	42	70
45	103	A. Pronzati	Italy	41	62
46	99	P. Szereday	Hungary	40	54
47	64	I. Braes	Denmark	39	47
48—50	76	T. Haflidason	Iceland	33	1
48—50	71	L. Juez	Spain	33	1
48—50	106	A. Zajcew	USSR	33	1
51—54	58	G. Münch	Brasil	32	0
51—54	84	B. Bulukin	Norway	27	0
51—54	101	D. Innes	Gr. Br.	20	0
51—54	59	E. Schubert	Brasil	3	0

CIĄG DALSZY ZE STR. 7

Muszczyński, którego barograf nie zanotował lotu (z nieustalonych przyczyn).

Ku zdumieniu kibiców i oburzeniu pilotów, którzy dokonywali cudów i rezygnowali ze stu, dwustu metrów niezwykle cennej wysokości byleby tylko nie wyjść ponad dozwolony pułap — międzynarodowe jury, większością głosów, uznaje wszystkie odległości — bez względu na zapis barografu. Jest to precedens w sporcie szybowcowym, bo chociażby Adeli Dankowskiej w czasie mistrzostw NRD nie zaliczono konkurencji (dobrej!), w której nie został włączony barograf.

Zwycięzca VII konkurencji w klasie standard XI SMŚ Per-Axel Persson (Szwecja) mówi:

— To był bardzo trudny dzień. W rejonie Krotoszyna wszedłem w cień wielkiego cumulonimbusa. W cieniu tym nie było żadnej termiki. Wykorzystałem wznoszenie pod tą chmurą i wykonałem przeskok 20—25 km, by znowu wyjść na teren osłoneczniony. Poleciałem na południe od Krotoszyna, gdzie w wąskim pasku między dwoma Cb było słońce. W tym rejonie wszedłem w bardzo silne wznoszenie pod chmurą burzową. Dotychczas miałem kłopoty z tym, jak dojść do wysokości 2 000 metrów, teraz zaś zacząłem się martwić jak to zrobić, by nie przekroczyć tej wysokości. Podstawa chmury była na wysokości 1 300 metrów. Na wyjście z chmury i zrezygnowanie ze wznoszenia zdecydowałem się na wysokości 1 850 metrów. Opuściłem chmurę na południowy-wschód od Krotoszyna. Skierowałem się do następnego cumulonimbusa, znajdującego się na południowy-zachód od Ostrowa. Pod chmurą padał deszcz. Na skraju jednak burzy znalazłem się w bardzo silnym wznoszeniu, w którym błyskawicznie wyskoczyłem na wysokość 1 950 metrów. Musiałem teraz nurkować z otwartymi pełnymi hamulcami aerodynamicznymi — pamiętałem o ograniczeniu wysokości. Po wyjściu z chmury znalazłem się w deszczu, w silnym duszeniu, w którym w ciągu kilku minut straciłem czterysta metrów.

Leciałem po kursie, gdy trafiłem w słabe — rzędu 0,2—0,3 m/s wznoszenie. Wykorzystałem je „do oporu", to znaczy do wysokości 1 800 metrów. Potem już tylko leciałem na doskonałości do samego lądowania. Termika zanikła całkowicie. Wyniki dzisiejszego dnia wyglądałyby zupełnie inaczej, gdyby nie ograniczenie wysokości. Wtedy z pewnością niektórzy piloci osiągnęliby punkt zwrotny. Kominy były tylko pod chmurami, nie zaczynały się od ziemi. Było to dodatkowe utrudnienie z uwagi na konieczność długich przeskoków. Termikę gasił także Ac znajdujący się na wysokości 1 500—2 000 m. Jestem zdziwiony, że w Polsce tak szybko kończy się termika. Lądowałem o godzinie 16.10, ziemia była nagrzana, a kominów ani śladu.

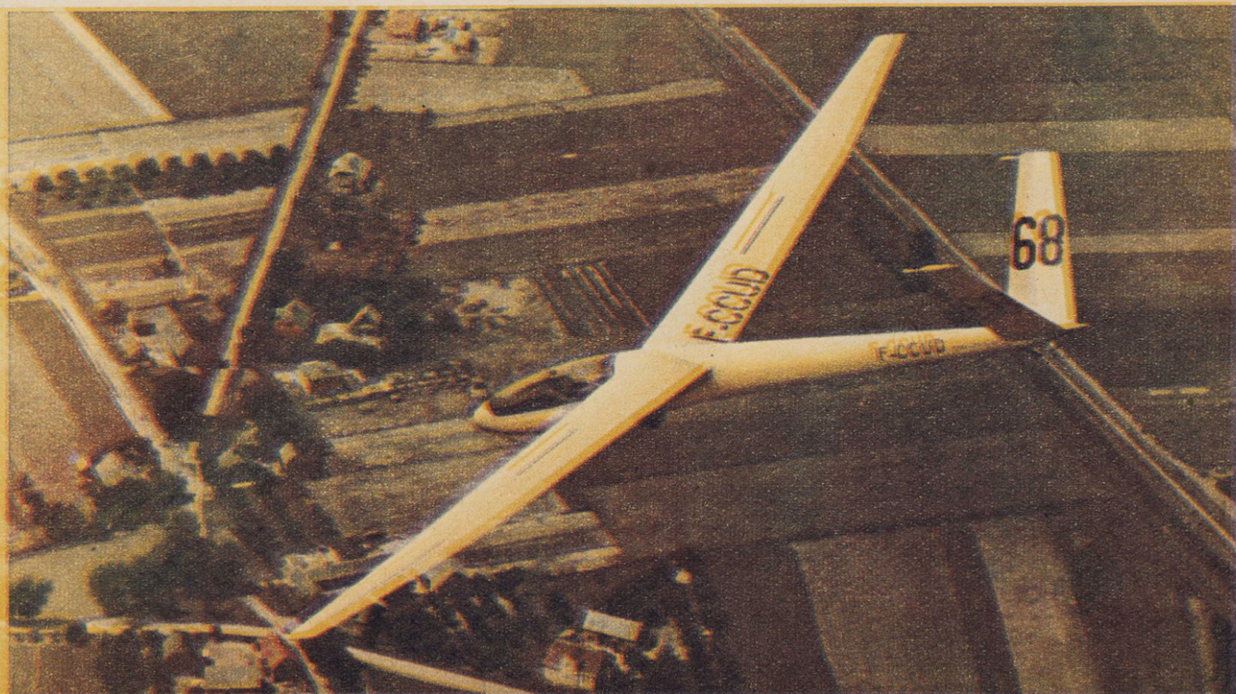
Mówi zwycięzca VI konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ Rudi Seiler (Szwajcaria):

— Początkowo starałem się lecieć pod chmurami po trasie. Kiedy było to niemożliwe, gdzieś na 80—90 kilometrze trasy wszedłem w chmurę burzową, w której wykręciłem się na wysokość 1 900 metrów we wznoszeniu o prędkości 2,5—3 m/s. Wyszedłem z chmury początkowo na południe, przy wyjściu szczęśliwie ominąłem strefę duszeń. Stwierdziłem jednak, że lot na południe nic nie da — było dużo rozlanych chmur i ani śladu termiki. Skorygowałem więc kurs i poleciałem po trasie, wykorzystując do maksimum doskonałość szybowca.

VII konkurencję w klasie standard i VI w klasie otwartej XI SMŚ komentuje kierownik ekipy USA p. Marshall Clayborn:

— Normalnie biorąc, wszystkie zadania w poprzednich dniach były w miarę realne. Nie można tego powiedzieć, uwzględniając warunki atmosferyczne, o dzisiejszej konkurencji. Wielu pilotów, którzy przez szereg ciężkich dni zarobili dzięki swym umiejętnościom ileś tam punktów, zrujnowało dziś swój dorobek przez nieodpowiednią do pogody konkurencję i ograniczenie wysokości lotów do 2 000 metrów. Szkoda, że ciężka praca pilotów w poprzednich konkurencjach została w wynikach wypaczona przez dzisiejszą, szczęściarską konkurencję. Chmury burzowe były bowiem tak szeroko rozlane, że z nakazanej wysokości 2 000 metrów nie było można dolecieć do następnego wznoszenia.

Francuski szybowiec klasy standard „Siren C 30 S" z pilotem Jean-Claude Gombert. **Foto: B. Koszewski (3)**



VIII KONKURENCJA
w klasie standard
VII KONKURENCJA
w klasie otwartej
LESZNO-ŁÓDŹ 200 km
22 czerwca 1968 r.

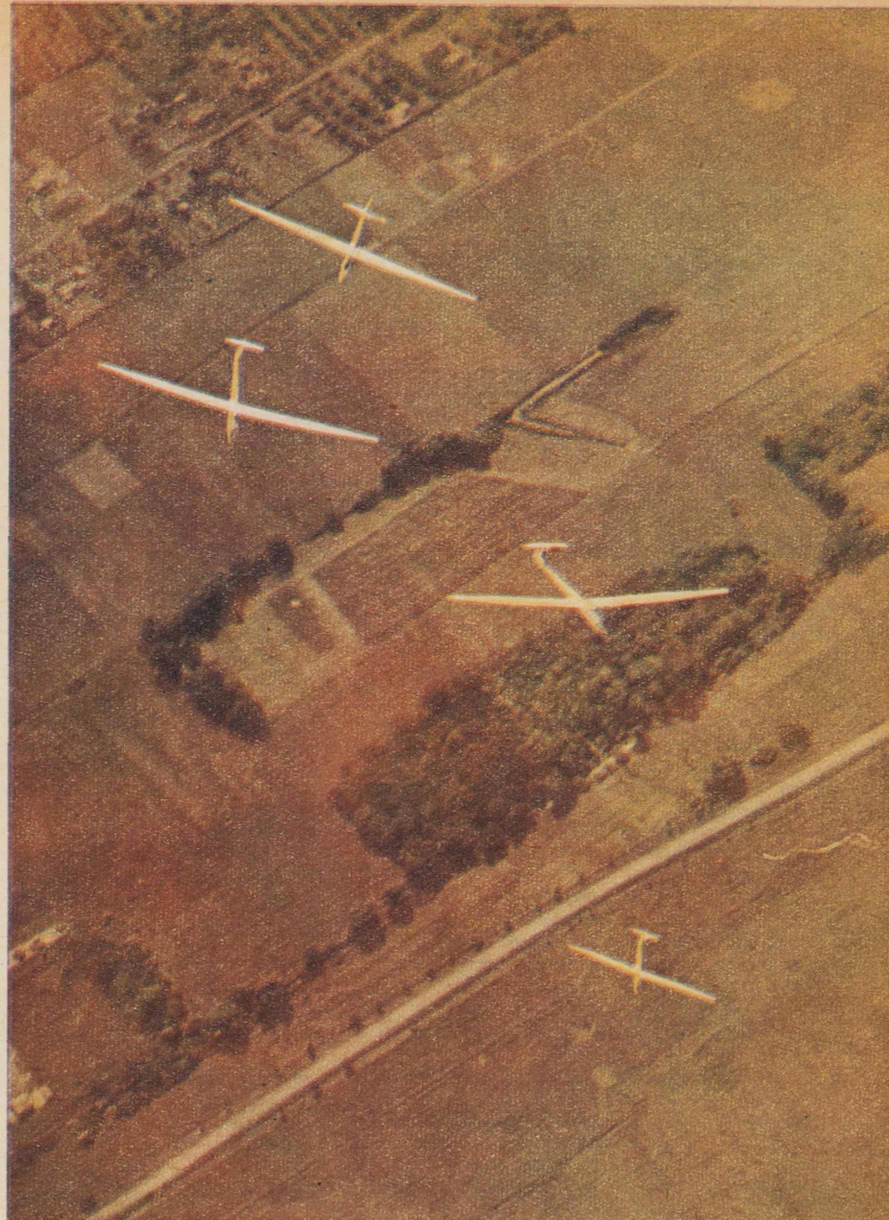
PROGNOZA POGODY: Rejon Leszna znajduje się na skraju klina wyżowego rozbudowującego się powoli nad NRD i NRF. Zachmurzenie umiarkowane, okresami duże z możliwością przelotnego deszczu po południu. Chmury 4/8—6/8 cumulus, stratocumulus o podstawie 500—600 m, podwyższającej się w ciągu dnia do 800—1 200 metrów. Wierzchołki 1 500—2 000 m. Po południu okresami 5/8—7/8 Cu, Cb, Sc, wierzchołki 4 000—6 000 metrów. Widzialność powyżej 10 km. Wiatr dolny z kierunku 280°—260° o prędkości 20—30 km/h, w porywach do 45 km/h. Wiatry górne z kierunków 300°—270° o prędkości około 50 km/h. Izoterma 0°C na wysokości około 2 000 metrów. W chmurach powyżej izotermy 0°C oblodzenie. Temperatura maksymalna około 18°C. Termika naniesiona i wypracowana. Wznoszenia pod chmurami: średnie 1—1,5 m/s, maksymalne — 2 m/s. Wznoszenia w chmurach — średnie 2—3 m/s, maksymalne 4—6 m/s. Najlepszy okres wznoszeń od godziny 10.00 do 18.00.

Kiedy w piątek, 21 czerwca br. odwiedziliśmy Stouffsa, szlifował on z zapałem kadłub swojej „Libelle", który nadwerężył przy twardym lądowaniu w terenie. Sympatyczny Belg był promiennie radosny. Niezbyt się bronił przed nadgorliwymi kibicami, którzy pospieszyli już z gratulacjami. Stouffs prowadził w tabeli, a na dworze lał deszcz, przemieszczał się front i wydawało się wielu ludziom, że mistrzostwa się skończyły. Tym większe uznanie budziła u nas pracowitość i wytrwałość Henri'ego oraz jego jedynego pomocnika — żony.

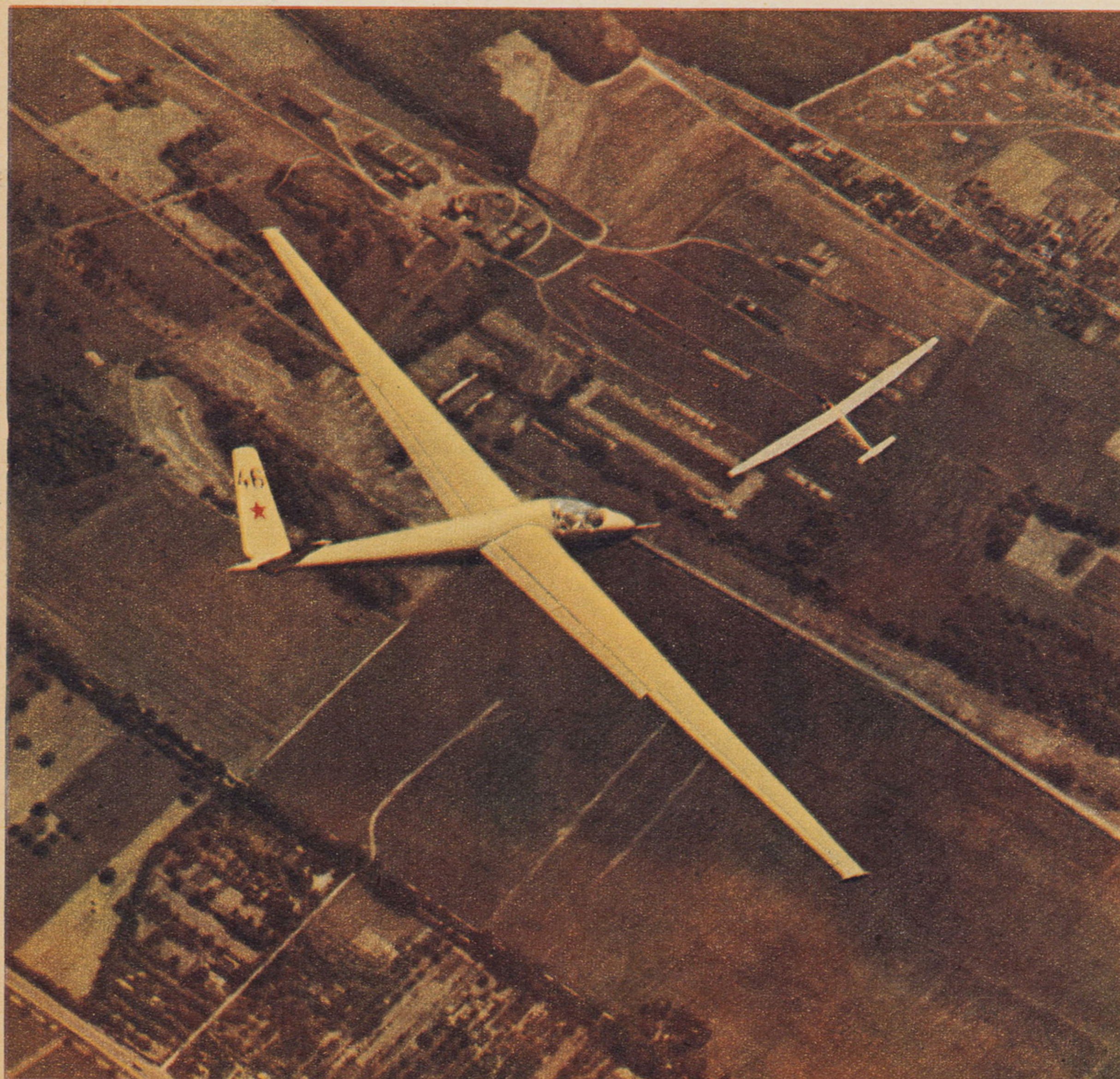
Sobotni jednak ranek wstał wietrzny i suchy. Wprawdzie wilgotność była znaczna i już wcześnie zaczęły powstawać fractocumulusy, ale też było widoczne, że konkurencja może być rozegrana.

A więc mistrzostwa jeszcze nie skończone! A więc jeszcze są szanse. Na tytuł, na medal, na tę lub inną, ale koniecznie wyższą, dziesiątkę. Tylko u aktualnych liderów Szweda Axa i Belga Stouffsa nerwy napięte do ostatnich granic. Czy obronią swoje pozycje?

Wpatrujemy się w tablice, na których wypisywane jest zadanie dnia. Jest ono dziś jednakowe dla obu klas. VIII konkurencję dla klasy standard i VII dla otwartej będzie stanowił prędkościowy przelot docelowy z Leszna do Łodzi długości 200 kilometrów. Silny wiatr, szlaki, niewielki dystans. Słowem prawdziwy sprint. Próby takie stwarzają dużą gradację w punktacji. Kto na tym zarobi? Może Polacy, którzy znajdują się na odległych pozycjach?



Fragment jednej z karuzel pod cumulusami.



A-15 z czerwoną gwiazdą i numerem 46 — to szybowiec reprezentanta Związku Radzieckiego, Jewgienija Rudeńskiego.

Godzina 10.30 Ruszają pierwsze szybowce klasy otwartej. Już po raz ostatni obserwujemy sprawność startu. „Gawrony", „Wilgi" i ich piloci spisują się na medal. Nad lotniskiem trudno się utrzymać, bo wiatr odnosi, ale wznoszenia są już dość silne. Od razu więc, gdy otwarta zostaje taśma startu lotnego, znajdują się chętni do odejścia na trasę. Nie wytrzymuje napięcia nerwowego lider Ax i rusza jako jeden z pierwszych. Leci szybko. Na metę w Lublinku wpada pierwszy. Ale niestety, wkrótce okaże się, że ma dopiero ósmy czas dnia i nie obroni pierwszego miejsca.

Godzina 12.00. Startują do ostatniego wyścigu zawodnicy z klasy standard. Nad lotniskiem cumulusy się rozlewają, tworzą się stratocumulusy rzucające na ziemię obszerne cienie. Kryzys termiki. Wszyscy garną się do jednego komina nad lotniskiem. Tworzy się gustowne akwarium. Gustowne, rzecz oczywista, dla licznie do Leszna przybyłych gości na zakończenie mistrzostw. Bo dla zawodników krążenie w słabym wznoszeniu oraz w takim tłoku jest ciężką i niebezpieczną pracą.

Kończy się to jedyne wznoszenie. Ci, którzy znaleźli się wyżej, przedzierają się pod wiatr w poszuki-

CIĄG DALSZY NA STR. 14

CIĄG DALSZY ZE STR. 13

waniu innych kominów. Dla tych pilotów z dołu nie ma wyboru. Muszą lądować. Widzimy znowu na starcie angielskie „Darty", wiele „Fok" łącznie z jedynaczką piątką z numerem startowym 88 i naszym sławnym Makulą, szwajcarską „Elfe" w barwach amerykańskich. Jest i jugosłowiański „Delfin", jakiś „Phoebus" i czechosłowacki M-35.

Szybko startują ponownie. Kryzys już mija. Piloci wyczekują na dogodny moment do odejścia — od tego zależy wiele — i ruszają do szybowcowego sprintu. Najlepsze wyniki w klasie otwartej sięgały 120 km/h, ile będzie w standard? Słuchamy naszych pilotów przez radio. Jeden komin, długi, długi przeskok i znowu dobre wznoszenie. To Makula. Z konkurencji na konkurencję zwyżkowała jego forma i dziś będzie w ścisłej czołówce. Muszczyńskiemu idzie natomiast bardzo źle. Leci nie w fazie, nie wytrzymuje końcówki. Mocno go wspiera z samochodu jego nawigator Franciszek Kępka. W końcu i Muszczyński dolatuje do Łodzi, ale z bardzo słabym czasem. Wieczorem długi sznur wózków transportowych wraca z Łodzi. Ostatnią konkurencję mamy z głowy. Teraz poprawka możliwa jest już tylko w Marfie, w Teksasie. Czekamy jeszcze tylko na wyniki końcowe. Walka na XI Szybowcowych Mistrzostwach Świata już się zakończyła.

Mówi zwycięzca VIII konkurencji w klasie standard XI SMŚ Hans Werner Grosse (NRF):

— To było wadliwie wybrane zadanie — taki krótki przelot z wiatrem. Jeżeli choćby raz tak się złożyło — a to przecież może trafić się najlepszemu pilotowi — iż zawodnik znalazł się w słabszym kominie, ponosił przez to dużą i niezasłużoną stratę. Trasa była zbyt krótka, by taki „przystanek" można było naprawić. Jestem zdania, że takiego wyścigu nie należy organizować z tylnym silnym wiatrem. Pogląd ten wyrażam tym śmielej, że mnie akurat dziś się poszczęściło i nie mogę być podejrzewany o zastrzeżenia wynikające z moich własnych interesów. Tak. Jestem przeciwny tego typu zadaniom szczęściarskim.

Dziś był jeden z nielicznych tu dni, w którym wnioski o wznoszeniach można było wyciągać na podstawie wyglądu chmur. I ostatnia uwaga. W tłumaczeniu podano błędnie, że lotnisko Lublinek jest na tej samej wysokości co Leszno, choć po polsku stwierdzono, że jest około 100 metrów wyżej.

Mówi zwycięzca VII konkurencji w klasie otwartej XI SMŚ Aart Dekkers (Holandia):

— Po nieudanej próbie ataku w piątej konkurencji, postanowiłem dziś walczyć o zwycięstwo etapowe. Czekałem więc, aż lepsi ode mnie rywale polecą na trasę. Warunki termiczne były dobre, wznoszenia ponad dwa metry na sekundę. W decydującym momencie nie miałem tysiąca metrów, ale postanowiłem gonić konkurentów i zameldowałem się na wysokości 900 m. W kominie, w którym krążyli inni zawodnicy, znalazłem się o wiele niżej od nich, na wysokości 500 metrów. Mój „Diamant" spisał się jednak bardzo dobrze i pod podstawą chmury byliśmy już razem. Teraz tylko szybkość, jak najrzadziej krążyć. Wykorzystałem na całej trasie, tak naprawdę, 2 może 3 kominy. W ostatnim, już w chmurze, wykręciłem 2 200 metrów i wykonałem długi dolot.

Była to konkurencja lepsza niż w pierwszych dniach, ale nie mogę powiedzieć, że dobra. Wyścig z wiatrem jest dla pilota konkurencją wybitnie losową. Bardziej celowe byłoby rozegranie docelu — powrotnego.

VIII konkurencję w klasie standard i VII w otwartej XI MSŚ komentuje kierowniczka ekipy angielskiej, p. Ann Welch:

— W dzisiejszej konkurencji po raz pierwszy pojechałam samochodem na trasę, towarzysząc szybownikowi. Bardzo mi się to podobało, co widziałam po drodze — Polska jest pięknym krajem.

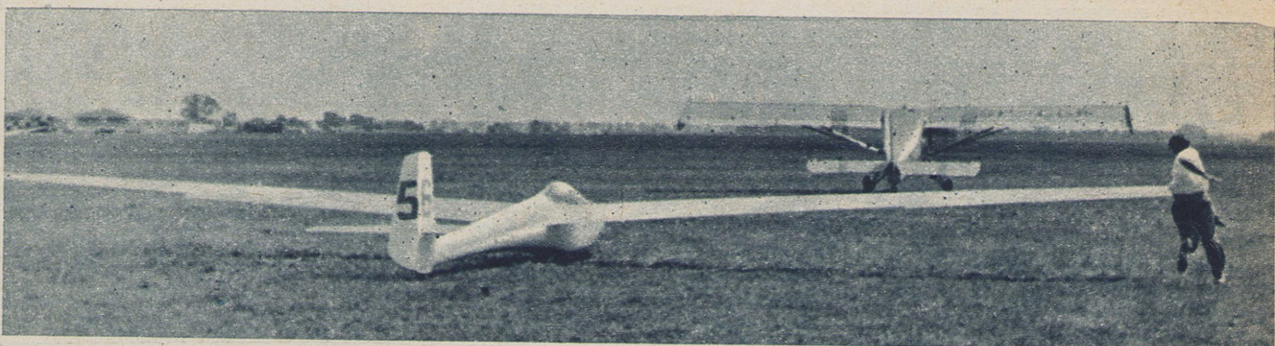
W każdych mistrzostwach świata, moim zdaniem, konieczne jest organizowanie napiętych konkurencji, zmuszających zawodnika do maksymalnego wysiłku. Dzisiejsza konkurencja była stanowczo za krótka. Trasę pokonali najlepsi piloci w czasie około godziny i 45 minut. W dzisiejszych warunkach atmosferycznych, w czasie takiego wyścigu z wiatrem, pilot otrzymuje prezent w postaci co najmniej 50 kilometrów od wiatru, wysokość meldowania zapewnia mu również minimum 40 kilometrów — w sumie więc pilot musiał „wypracować" tylko około 100 kilometrów. W takich dobrych warunkach jest to praktycznie nic. Dlatego uważam, że lepiej było dziś zapowiedzieć przelot docelowy po trasie łamanej. Dzisiejszy wiatr nie był zbyt silny na taką konkurencję, a piloci, walcząc z bocznym wiatrem, musieliby wykazać prawdziwe swoje umiejętności i dołożyć maksimum wysiłku.

Trzeba wyraźnie powiedzieć, że organizowanie takiej konkurencji w ostatnim dniu mistrzostw, takiej łatwej próby — utrudnia znalezienie mistrza świata, bowiem zbyt wiele oddaje się w ręce przypadku.

Dzisiejsza konkurencja nie miała też racji ekonomicznych. Piloci wylatali wszystkiego około 200 godzin, a kierowcy przejechali około 50 000 kilometrów. Były to więc cięższe zadania dla kierowców niż pilotów.

Chciałam podziękować przy okazji pilotom holującym, którzy wywiązywali się pięknie ze swojego zadania — jestem dla nich pełna podziwu.

JERZY POMIANOWSKI



Startuje pretendent do mistrzowskiego tytułu Henri Stouffs (Belgia). Zadanie — przelot do Łodzi. Foto: K. Blauth

WYNIKI 7-mej konkurencji wyznaczonej na dzień 22 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot docelowy Leszno — Lublinek 200 km
Results of the 7th task set for 22 June 1968:
Goal race Leszno — Lublinek 200 km

KLASA OTWARTA — OPEN CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	20	A. Dekkers	Holland	121,1	200	1000
2	28	H. Huth	GFR	120,0	200	978
3	44	R. Manzoni	Italy	119,6	200	970
4	35	R. Seiler	Switzerl.	118,9	200	956
5	5	H. Wödl	Austria	117,0	200	919
6	13	J. Horma	Finland	115,6	200	891
7	29	A. Cameron	New Zeal.	113,9	200	857
8	37	G. Ax	Sweden	113,8	200	855
9	6	A. Schubert	Austria	113,7	200	854
10	40	I. Kunsági	Hungary	111,7	200	814
11	24	D. Webb	Canada	111,5	200	810
12	23	C. Yeates	Canada	111,3	200	806
13	8	B. Zegels	Belgium	110,0	200	781
14	7	A. Litt	Belgium	108,8	200	757
15	16	M. Mercier	France	108,4	200	749
16	1	R. Hossinger	Argentina	101,8	200	619
17	41	N. Goodhart	Gr. Br.	107,9	200	739
18	15	C. Gavillet	France	107,0	200	721
19	19	J. Jungblut	Holland	106,2	200	706
20	39	J. Csepan	Hungary	105,8	200	698
21—22	10	J. Šatny	CSRS	105,3	200	688
21—22	42	G. Burton	Gr. Br.	105,3	200	688
23	36	E. Ehrat	Switzerl.	103,7	200	656
24	22	Z. Frenc	Yougosl.	102,9	200	640
25	21	M. Gatolin	Yougosl.	102,3	200	629
26	**31**	**J. Wróblewski**	**POLAND**	**102,2**	**200**	**627**
27	45	W. Czuwikow	USSR	102,1	200	625
28	27	R. Spänig	GFR	102,0	200	623
29	2	R. Frené	Argentina	101,8	200	619
30	33	R. Schreder	USA	101,3	200	609
31	34	R. Johnson	USA	100,5	200	593
32	4	J. Rowe	Australia	100,2	200	587
33—34	25	H. Rakowski	GDR	99,9	200	581
33—34	3	M. Jinks	Australia	99,9	200	581
35	30	P. Heginbotham	New Zeal.	99,5	200	573
36	14	S. Hämäläinen	Finland	96,5	200	514
37	48	P. Junqueira	Brasil	94,9	200	483
38	12	C. Thomasen	Denmark	94,1	200	467
39	**32**	**M. Królikowski**	**POLAND**	**93,9**	**200**	**463**
40	43	W. Vergani	Italy	93,6	200	457
41	46	J. Rudenskij	USSR	92,9	200	443
42	38	G. Olsson	Sweden	86,6	200	319
43	18	M. Ara	Spain	77,6	200	141
44	49	S. Thorstensen	Norway	—	67	7
45	9	M. Svoboda	CSRS	—	64	6

WYNIKI 8-mej konkurencji wyznaczonej na dzień 22 czerwca 1968:
Prędkościowy przelot docelowy Leszno — Lublinek 200 km
Results of the 8th task set for 22 June 1968:
Goal race Leszno — Lublinek 200 km

KLASA STANDARD — STANDARD CLASS

Miejsce Placing	Nr konk. Comp. No.	Pilot Pilot	Kraj Country	Prędkość Speed	Odległość Distance	Punkty Points
1	83	H. W. Grosse	GFR	107,1	200	1000
2	96	S. Rodling	Sweden	104,0	200	930
3	**88**	**E. Makula**	**POLAND**	**103,4**	**200**	**916**
4	104	G. Perotti	Italy	103,0	200	907
5	103	A. Pronzati	Italy	102,0	200	885
6—7	93	A. Smith	USA	101,1	200	865
6—7	51	L. Urbancic	Argentina	101,0	200	865
8	73	E. Reparon	Holland	100,6	200	853
9	64	I. Braes	Denmark	100,5	200	851
10	92	G. Moffat jr	USA	99,9	200	838
11	52	L. J. Stanley	Argentina	99,7	200	833
12	66	M. Wiitanen	Finland	99,0	200	817
13	94	U. Bloch	Switzerl.	98,9	200	815
14	81	B. Nolte	GDR	98,4	200	804
15	82	R. Lindner	GFR	98,3	200	802
16	97	P. A. Persson	Sweden	98,0	200	795
17—18	95	H. Nietlispach	Switzerl.	96,3	200	757
17—18	84	B. Bulukin	Norway	96,3	200	757
19	86	A. Fowke	New Zeal.	96,1	200	752
20	55	J. Fritz	Austria	96,0	200	750
21	87	R. Reid	New Zeal.	95,9	200	748
22	102	J. Williamson	Gr. Br.	95,8	200	745
23	77	C. Perez	Chile	94,7	200	721
24	85	T. Johannessen	Norway	94,2	200	710
25	62	J. Vavra	CSRS	94,1	200	707
26	54	E. Schreibmaier	Austria	93,9	200	703
27	67	L. Liljamo	Finland	93,6	200	696
28	68	J. C. Gombert	France	93,4	200	692
29	101	D. Innes	Gr. Br.	93,0	200	683
30	100	G. Petroczy	Hungary	92,6	200	674
31	79	W. Mix	Canada	92,2	200	665
32	58	G. Münch	Brasil	91,3	200	644
33	105	J. Kuzniecow	USSR	90,8	200	633
34	91	M. Finescu	Rumania	90,7	200	631
35	69	J. C. Penaud	France	90,6	200	629
36	90	E. Iliescu	Rumania	89,8	200	611
37	60	A. Rusew	Bulgaria	89,1	200	595
38	99	P. Szereday	Hungary	88,7	200	586
39	59	E. Schubert	Brasil	87,6	200	561
40	107	V. Stepanović	Yougosl.	87,0	200	552
41—42	74	I. Loughran	India	87,0	200	548
41—42	63	F. Matoušék	CSRS	87,0	200	548
43	80	M. Blauert	GDR	86,7	200	541
44	72	E. v. Bree	Holland	85,9	200	523
45	56	H. Stouffs	Belgium	84,7	200	496
46—47	71	L. Juez	Spain	78,0	200	345
46—47	65	O. H. Didriksen	Denmark	78,0	200	345
48	78	S. Fujikura	Japan	76,8	200	318
49	75	T. Filippusson	Iceland	76,6	200	314
50	76	T. Haflidason	Iceland	75,6	200	291
51	70	J. Solé	Spain	74,8	200	273
52	**89**	**H. Muszczyński**	**POLAND**	**66,1**	**200**	**78**
53	57	G. Defosse	Belgium	—	48	1
54	106	A. Zajcew	USSR	—	29	0

LEKARZ ODPOWIADA

BOGDAN PINDUR — Pawłowice, woj. wrocławskie. Jedną z podstawowych cech pilota jest zdolność adaptacji do zmieniających się warunków środowiska. Zdolność ta, jako wynik integracji całego szeregu regulacji fizjologicznych, jest uzależniona od sprawności wszystkich organów. W związku z tym przy Waszym schorzeniu komisja lotniczo-lekarska nie może zakwalifikować Was do służby w powietrzu.

JERZY BELZYT — Jasna, woj. gdańskie. Praca pilota przebiega częściowo w warunkach niespotykanych w życiu przeciętnego człowieka. W czasie lotu działają na pilota przyśpieszenie, niedotlenienie, dysparyzm, wibracje itp. Czynniki te wywołują szereg zaburzeń w ustroju, które są wyrównywane przy pomocy różnych reakcji biologicznych. W czasie działania przyspieszeń istotą zaburzenia są przemieszczenia płynów ustrojowych, niektórych narządów wewnętrznych oraz utrudnienie ruchów. W wyniku tego powstają w ustroju obszary przekrwienia i niedokrwienia. Stopień tolerancji ustroju na działanie przyspieszeń jest uwarunkowany stanem czynnościowym naczyń krwionośnych oraz zdolnością odruchowego przeciwdziałania przemieszczeniom krwi. Pod zdolnością odruchowego przeciwdziałania przemieszczeniom krwi rozumiemy zarówno reakcje ze strony układu krążenia, jak również odruch napinania pewnych partii mięśniowych. Odporność na niedotlenienie zależy od układu krążenia (transport tlenu), od procesów utylizacji tlenu na obwodzie w tkankach i komórkach oraz możliwości przemian w warunkach tzw. głodu tlenowego. Wykorzystanie tlenu na obwodzie przez tkanki jest uzależnione od warunków krążenia w drobnych naczyniach, jak również od aktywności układów enzymatycznych w zaopatrywanych tkankach.

Jak z powyższego wynika, nawet zagojone rany w ważnych centrach ustroju człowieka przekreślają karierę pilota w nowoczesnym lotnictwie.

JÓZEF RZESZOWSKI — Jarosław. W dobrze pojętym, własnym interesie kandydata na pilota leży dbałość o systematyczność treningu fizycznego. Powszechnie wiadomo, że im w większym stopniu przestrzega się zasady systematyczności, tym efekty treningu są wyraźniejsze. Większe efekty wynikają z 20-minutowych, codziennych ćwiczeń niż z 2-godzinnych ćwiczeń fizycznych, ale przeprowadzanych raz w tygodniu. Czas przeznaczony na trening fizyczny powinien być indywidualnie uzgodniony z magistrem wychowania fizycznego, a w Waszym przypadku nawet przez lekarza internistę.

Prowadząc trening fizyczny we własnym zakresie, kandydat czy pilot może napotkać trudności z wyborem wielkości obciążenia fizycznego. Należy kierować się ogólną zasadą, że obciążenie fizyczne podczas treningu nie powinno przekraczać 75 proc. maksymalnej wydolności fizycznej. Przerwa między seriami ćwiczeń powinna wynosić ok. 3 minut. W czasie przerwy wskazane jest wykonywanie głębokich oddechów. Po pewnym okresie systematycznego treningu ćwiczący orientuje się, że wykonywanie ćwiczeń odbywa się przy znacznie mniejszym wysiłku. Moment ten jest sygnałem do zwiększenia stosowanego obciążenia. Zdajemy sobie sprawę z faktu, że tak pobieżne wyjaśnienie sposobu ułożenia indywidualnego programu ćwiczeń nie tłumaczy sprawy do końca. Dlatego też w każdym przypadku należy zwracać się po radę do instruktora wychowania fizycznego.

ZYGMUNT DUMANSKI — Brzesko. Kandydaci do lotnictwa muszą mieć zdrowe uzębienie. Uzębienie personelu latającego warunkuje bowiem szereg ważnych funkcji, związanych z trybem życia i pracy, takich jak:

1) należyte przeżuwanie pokarmu, a przez to unikanie szeregu schorzeń przewodu pokarmowego;

2) zagadnienie aerodontalgii (pisałem o tym w jednym z poprzednich numerów);

3) zagadnienie lotów akrobacyjnych — ruchome protezy mogą się przesuwać;

4) maska tlenowa przy braku uzębienia nie przylega należycie do powierzchni twarzy.

W Waszym przypadku możecie starać się o przyjęcie do lotnictwa.

DR MED. HENRYK KLIMEK

STEWARDESSA

„Jestem bardzo zainteresowana zdobyciem zawodu stewardessy, a w związku z tym wymaganiami, jakie muszą spełniać kandydatki na powietrzne gospodynie. Słyszałam, że kandydatki na stewardessy muszą mieć ukończone Studium Języków Obcych, odznaczać się dobrą dykcją i posiadać umiejętność pływania. Zapewne to nie wszystkie z wymagań. Za dwa lata kończę technikum. Jednak już teraz chciałabym wiedzieć dokładnie, czego wymaga się od kandydatek na stewardessy" — pisze **Halina Ziółkowska** z Łodzi.

Wymagania, jakie stawia się kandydatkom na stewardessy w Polskich Liniach Lotniczych LOT są następujące: ukończenie 18 lat życia, świadectwo dojrzałości, poprawna znajomość dwóch języków zachodnioeuropejskich, odpowiednia prezencja i dobre zdrowie, stwierdzone pozytywnym orzeczeniem specjalnej komisji lotniczo-lekarskiej. Od kandydatek na stewardessy wymaga się ponadto zamieszkania na stałe w Warszawie lub bliskich okolicach. Stewardessa musi też umieć pływać.

Przypominamy przy okazji, że nie ma żadnej specjalnej szkoły kształcącej kandydatki na powietrzne gospodynie. Specjalne kursy przygotowawcze do tego zawodu prowadza Polskie Linie Lotnicze LOT we własnym zakresie, co pewien czas, w miarę własnych potrzeb.

Szczegółowych informacji o możliwościach zdobycia zawodu stewardessy udzielają Polskie Linie Lotnicze LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.

ORZECZENIE LEKARSKIE

Halina Dygadłowicz — Lubomierz, pow. Lwówek Śl. Samodzielne latanie lub skakanie ze spadochronem bez specjalistycznych badań i pozytywnego orzeczenia komisji lotniczo-lekarskiej, na tzw. „własną odpowiedzialność", jest w Polsce niemożliwe.

DZIĘKUJEMY

Modelarzom MDK Wrocław dziękujemy za pozdrowienia z zawodów w Bautzen (NRD).



INŻYNIER WOJSKOWY

Jan Miecznikowski — Bydgoszcz, Waldemar Wala — Bielsko Biała. Jak wiadomo wiele ze szkół oficerskich od roku posiada prawa wyższych szkół wojskowych. Absolwenci tych szkół otrzymywać będą w związku z tym dyplomy inżynierów wojskowych określonych specjalności. Studia w wyższych szkołach oficerskich trwają dokładnie 3 lata i 8 miesięcy (8 semestrów). Każdy semestr kończy się sesją egzaminacyjną. Rok szkolny trwa od 1 października do 30 września. Ostatni, czwarty rok studiów kończy się 31 maja. Miesiąc czerwiec ostatniego roku nauki przeznaczony jest na egzamin dyplomowy.

Wyjątkiem jest tu Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza im. Jana Krasickiego w Dęblinie, w której rok szkolny trwa od 2 stycznia do 31 grudnia, a czwarty, ostatni rok studiów, kończy się 20 listopada.

Absolwenci wyższych szkół oficerskich po złożeniu egzaminów dyplomowych kierowani są na okres 2—3 miesięcy jako stażyści do jednostek wojskowych, gdzie pełnią służbę do czasu promocji. Po promocji skierowani zostają do jednostek w charakterze oficerów zawodowych.

RADIOTELEGRAFISTA

Jerzy Korczak — Łódź. Czytelnik nasz ukończył zasadniczą służbę wojskową, podczas której zdobył kwalifikacje radiotelegrafisty. W tym charakterze chciałby podjąć pracę w jakiejś instytucji cywilnej.

Radiotelegrafiści mogą znaleźć zatrudnienie w takich instytucjach cywilnych jak Polskie Linie Lotnicze LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17; Polskie Linie Oceaniczne — Gdynia, ul. 10 Lutego; Polska Żegluga Morska — Szczecin, ul. Małopolska 44. Pod wskazanymi tu adresami prosimy więc składać swoje prośby o ewentualne przyjęcie do pracy w charakterze radiotelegrafisty. Od kandydatów na pracowników tych instytucji wymaga się na ogół stałego zamieszkania w miejscu pracy. Radiotelegrafiści mogą też znaleźć zatrudnienie w charakterze pracowników cywilnych w wojsku.



J. Godyb, S. Nowakowski
NA STRAŻY POLSKIEGO NIEBA

PRZED kilkoma miesiącami Zarząd Propagandy i Agitacji Głównego Zarządu Politycznego Wojska Polskiego wydał broszurę „Na straży polskiego nieba", w opracowaniu J. Godyba, S. Nowakowskiego i E. Fido-Drużyńskiej (opracowanie graficzne).

Treścią książeczki jest zarys historii polskiego lotnictwa, a szczególnie lotnictwa wojskowego. Pierwsze strony autorzy poświęcili najstarszym w Polsce próbom podboju nieba: od prof. Piotrowskiego i Boratyniego począwszy, a na dzisiejszych weteranach — Nagórskim i Scipio del Campo skończywszy. Z następnych stron czytelnik dowiaduje się, że początki polskiego lotnictwa wojskowego datują się od chwili uzyskania przez Polskę niepodległości w 1918 roku. Niemałą rolę w budowie polskiego lotnictwa wojskowego autorzy przypisują powstałej w roku 1924 Lidze Obrony Powietrznej i Przeciwgazowej (LOPP) i powołanemu do życia w trzy lata później Aeroklubowi Rzeczypospolitej Polskiej. Krótką wzmianką uhonorowano również naszych międzywojennych konstruktorów lotniczych: Puławskiego, Rogalskiego, Wigurę, Drzewieckiego i Dąbrowskiego.

Kolejne strony książeczki poświęcone są udziałowi polskich lotników na wszystkich frontach II wojny światowej. Szczególnie dokładnie opisano powstanie i rozwój Ludowego Lotnictwa Polskiego. Szczegółowo omawia się kolejność tworzenia poszczególnych jednostek lotniczych oraz ich udział w działaniach bojowych od Warki po Berlin.

Druga połowa broszury została poświęcona historii najnowszej, w ramach której scharakteryzowano Ludowe Lotnictwo Polskie w latach odbudowy i rozbudowy kraju oraz przedstawia rolę, jaką spełnia nasze lotnictwo w systemie obrony ojczystych granic.

Ciekawy tekst jest bogato i estetycznie ilustrowany. Niektóre fotografie posiadają już cechy dokumentu. Jeżeli do tego dodać, że do druku użyto dobrego papieru, wydawać by się mogło, że autorom i wydawcy należą się same słowa uznania.

Niestety, do broszury zakradły się błędy. Pomijając omyłkę w nazwisku Łokuciewskiego (być może tylko błąd drukarski), drugi błąd jest poważny i w tego rodzaju wydawnictwie niedopuszczalny. Na stronie 16 i 17 znajduje się mapka Polski, na tle której oznaczono szlak bojowy i rejony działań Ludowego Lotnictwa Polskiego. Pośrodku tego szlaku zaznaczono miejscowość Dys, położoną na wschód od granicy polsko-radzieckiej. Z tej samej mapki wynika, że pierwszym lotniskiem odrodzonego Lotnictwa Polskiego na terenie Polski było Zadybie Stare. Jak powszechnie wiadomo, szczegóły te są dalekie od prawdy historycznej, której uchybianie nie leży chyba w naszym interesie.

Warto więc raz jeszcze przypomnieć, że pierwszym lotniskiem na terenie wyzwolonej od okupanta ziemi polskiej, na którym wylądowała jednostka bojowa odrodzonego Lotnictwa Polskiego, były pola przylegające do wsi Dys, położonej około 10 km na północ od Lublina.

Dla upamiętnienia tego zdarzenia — w roku 1965, na wznoszącej się nad wsią skarpie, nastąpiło odsłonięcie okazałego pomnika. Z porastającej skarpę zieleni wznosi się znajoma sylwetka „Jaka". Z boku ściany widnieje napis: „W sierpniu 1944 roku na pierwszym lotnisku na ziemi ojczystej wylądowały sformowane w ZSRR polskie jednostki lotnicze. Z tej ziemi wiódł pełen chwały szlak bojowy Ludowego Lotnictwa Polskiego — w 21 rocznicę społeczeństwo powiatu lubelskiego — wrzesień 1965 r."

Nieopodal pomnika wzniesiona została Szkoła Tysiąclecia, ufundowana przez Wojska Lotnicze.

RYSZARD KOSIOŁ



Wyżej: Pomnik we wsi Dys. Niżej: Miejscowa Szkoła Tysiąclecia. Foto autora





WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności

Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI

Tygodnik lotniczy i astronautyczny

Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-22-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze zdeaktualizowane można nabyć w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch" — Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, na miejscu lub za zaliczeniem pocztowym. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 30 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 5531 N-71

SKRZYDLATA POLSKA

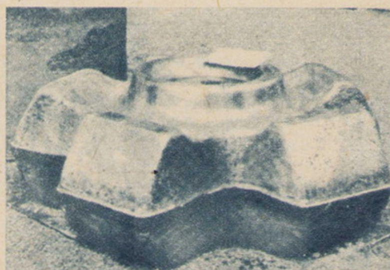
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ŚMIGŁOWCE RADZIECKIE

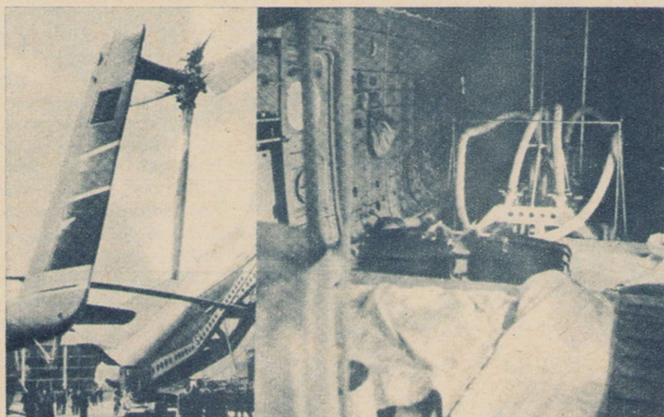
Ciekawe szczegóły z ostatniego Salonu Lotniczego w Paryżu.



Wyżej: Śmigłowiec Mi-10 transportuje łódź ratunkową.



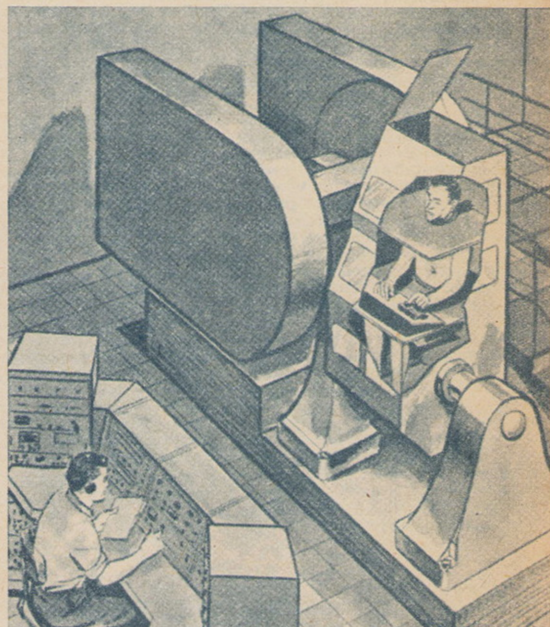
Odkuwka z bloku tytanu dla głowicy wirnika nośnego śmigłowca Mi-6. Średnica — 1,25 m, ciężar — 800 kG.



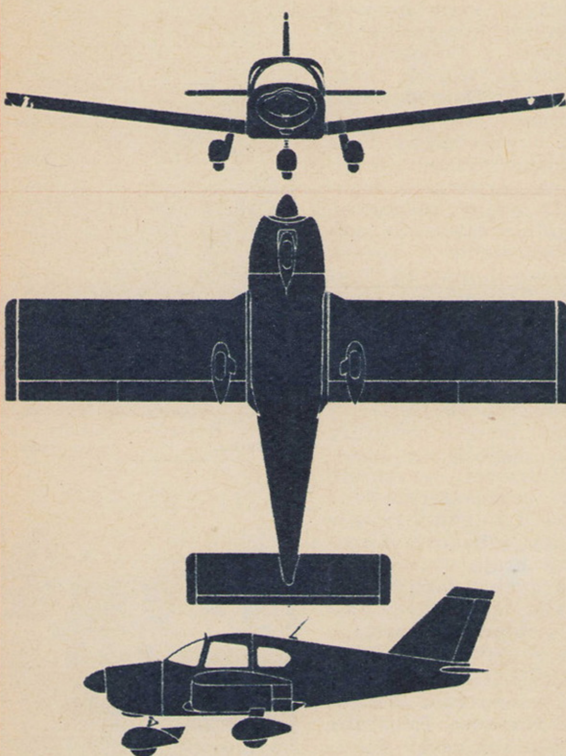
Z prawej: Śmigłowiec przeciwpożarowy Mi-6P. Śmigło ogonowe oraz widok wnętrza śmigłowca z wyposażeniem gaśniczym. Mi-6P nie ma płata pomocniczego i może w zawisie pobrać poprzez opuszczoną ssawkę do 14 000 l wody.

SYMULATOR

Symulator drgań i hałasów rozwijanych przez pracujący silnik rakietowy. Urządzenie naśladuje warunki pracy różnych typów silników i pozwala badać ich wpływ na kosmonautów.



SAMOLOT TURYSTYCZNY

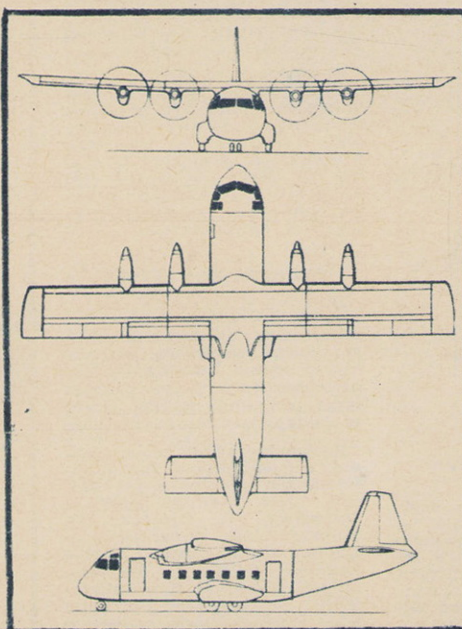


Gardan GY-100 „Bagheera", to francuski samolot turystyczny z silnikiem Lycoming o mocy 115/135/200 KM. Wersja 2-miejscowa z silnikiem 115 KM, 4-miejscowa szkolna (135 KM) oraz 4-miejscowa do wielkiej turystyki (200 KM).

Konstrukcja metalowa. Rozpiętość — 8,2 m, długość — 5,94 m, pow. nośna — 12,2 m², wydłużenie — 5,5. Ciężar własny — 480/495/675 kG, całkowity — 805/917/1270 kG. Prędkość max. — 215/235/330 km/h. Pułap — 3500/3700/5500 m. Zasięg — 800/850/1800 km.



SAMOLOT TURBOŚMIGŁOWY SAAB-1071



W Szwecji opracowuje się 4-silnikowy samolot pasażersko-transportowy SAAB-1071. Ma on zabierać 36—44 pasażerów lub do 6 T ładunku. 4 silniki turbinowe TPE-331-201 o mocy 715 KM. Rozpiętość — 23,0 m, długość — 18,2 m, pow. nośna — 63,25 m², wydłużenie — 8,35. Ciężar własny — 7 590 kG, całkowity — 13 000 do 14 000 kG. Prędkość max. 400 km/h, prędkość min. z max. ładunkiem — 130 km/h, zasięg max. — 1 600 km, długość pasa startowego — 800 m.

Oznaczenia: 1 — podwozie przednie wciągane, 2 — kabina załogi, 3, 11 — wejście dla pasażerów, 4 — kabina pasażerska, 5 — śmigło, 6 — podwozie główne wciągane, 7 — silnik, 8 — zbiorniki paliwa, 9 — płat, 10 — pomieszczenie bagażowe, 12, 13, 14 — mechanizacja płata.

